



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 190]

नई दिल्ली, शनिवार, मई 6, 2017/वैशाख 16, 1939

No. 190]

NEW DELHI, SATURDAY, MAY 6, 2017/VAISAKHA 16, 1939

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 01 मई, 2017

**सं. टीएमपी/85/2016-आईजीटीपीएल.**—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 एवं 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, कोच्चि स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (सीएसएए) और कोच्चि कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन (सीसीएचएए) द्वारा प्रस्तुत समीक्षा प्रस्ताव को, सीसीएसए एवं सीसीएचएए द्वारा दाखिल वर्ष 2016 के रिट याचिका (सी) सं. 37111 में दिनांक 18 नवंबर 2016 को माननीय केरला उच्च न्यायालय द्वारा पारित आदेश में दिए गए निर्देश का अनुपालन करते हुए, इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार, एतद्वारा निपटाता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला संख्या. टीएमपी/85/2016-आईजीटीपीएल

कोचीन स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन और

कोचीन कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन

-----

आवेदक

गणपूर्ति

- (i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)  
(ii). श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(अप्रैल, 2017 के 12 वें दिन पारित)

मामला कोचीन स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (सीएसएए) और कोचीन कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन (सीसीएचएए) द्वारा दायर रिट याचिका (सी) संख्या 2016 की 37111 पर माननीय केरल उच्च न्यायालय द्वारा 18 नवंबर, 2016 के निर्णय में इस प्राधिकरण को याचिकाकर्ताओं नामतः सीएसएए और सीसीएचएए द्वारा दायर समीक्षा आवेदन पर निर्णय लेने के निदेश देने से संबंधित है।

2.1. इस प्राधिकरण ने इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल) से प्राप्त उसके दरमानों के सामान्य संशोधन संबंधी प्रस्ताव का निपटान करते हुए 17 सितंबर, 2016 को आदेश संख्या टीएएमपी/81/2016-आईजीटीपीएल पारित किया। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमानों के साथ (सकारण) आदेश अधिसूचित होने में लगने वाले समय पर सुविचार करते हुए, इस प्राधिकरण ने केवल संशोधित दरमानों को अधिसूचित कराने का निर्णय लिया। तदनुसार, 17 सितंबर, 2016 को अनुमोदित दरमानों को 14 अक्टूबर, 2016 के भारत के राजपत्र में राजपत्र संख्या 380 के द्वारा अधिसूचित कराया गया। उक्त अधिसूचना में यह बताया गया कि यह प्राधिकरण सकारण आदेश को बाद में अधिसूचित करेगा। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने आईजीटीपीएल के दरमानों के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव के निपटान से संबंधित विस्तृत सकारण आदेश 15 नवंबर, 2016 को भारत के राजपत्र में राजपत्र संख्या 408 के द्वारा अधिसूचित कराया।

2.2. दरमानों की अधिसूचना संबंधी उक्त आदेश और विस्तृत सकारण आदेश की प्रति आईजीटीपीएल, सीओपीटी और सीएसएए तथा सीसीएचएए सहित हितधारकों को हमारे क्रमशः 19 अक्टूबर, 2016 और 18 नवंबर, 2016 के पत्रों के द्वारा भेजी गई।

3. इस संबंध में, यहां यह कहना समीचीन होगा कि सीएसएए ने अपने 17 नवंबर, 2016 के ई-मेल से इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल) के दरमानों के संशोधन को अधिसूचित करते हुए 14 अक्टूबर, 2016 की अधिसूचना संख्या 380 की समीक्षा के लिए सीएसएए और सीसीएचएए का समीक्षा आवेदन भेजा।

4.1. तत्पश्चात्, 14 अक्टूबर, 2016 के भारत के राजपत्र में राजपत्र संख्या 380 के द्वारा आईजीटीपीएल के दरमानों की अधिसूचना के संदर्भ में; कोचीन स्टीमर एजेंट एसोसिएशन (सीएसएए) ने 24 नवंबर, 2016 के अपने पत्र के द्वारा (हमारे पास 28 नवंबर, 2016 को प्राप्त हुआ) कोचीन स्टीमर एजेंट एसोसिएशन और कोचीन कस्टम हाउस एजेंस एसोसिएशन द्वारा 2016 की डब्ल्यू.पी. (सी) 37111 पर माननीय केरल उच्च न्यायालय द्वारा पारित निर्णय की प्रति और साथ में 17 नवंबर, 2016 के समीक्षा आवेदन की प्रति इस प्राधिकरण को उक्त आदेश की समीक्षा करने के लिए भेजी।

4.2. माननीय केरल उच्च न्यायालय द्वारा 18 नवंबर, 2016 को पारित निर्णित आदेश की प्रति संलग्न करते हुए, सीएसएए ने निवेदन किया कि उच्च न्यायालय के आदेश (निर्णित आदेश का पृष्ठ संख्या 3) के आधार पर डब्ल्यू.पी. (सी) संख्या के अंतर्गत मामले पर प्राधिकरण द्वारा निर्णित आदेश की प्राप्ति की तारीख से एक महीने के भीतर सुविचार/समीक्षा करे और तदनुसार, व्यक्तिगत सुनवाई के लिए अनुरोध किया।

5.1. सीएसएए और सीसीएचएए द्वारा दायर रिट याचिका (सी) संख्या 2016 की 37111 पर 18 नवंबर, 2016 के निर्णय की प्रति से यह पता चलता है कि सीएसएए और सीसीएचएए ने महापतन प्रशुल्क प्राधिकरण को प्रतिवादी संख्या 1, पोत परिवहन महानिदेशक प्रतिवादी संख्या 4, आईजीटीपीएल और कोचीन पत्तन न्यास को अन्य प्रतिवादी बनाया है।

5.2. सीएसएए और सीसीएचएए द्वारा दायर रिट याचिका (सी) संख्या 2016 की 37111 पर 18 नवंबर, 2016 को माननीय न्यायाधीश श्री शाजी पी. चालई द्वारा पारित निर्णय के प्रवर्तनशील भाग को तुरंत संदर्भ में लिए नीचे उद्धृत किया जाता है:

*"6. इसलिए, प्रतिवादी सं. 1 को यह निदेश दिया जाता है कि ईएक्सटी पी7 पर निर्णय ले और इस निर्णय की प्रति की प्राप्ति की तारीख से एक महीने के भीतर याचिकाकर्ताओं के साथ-साथ अन्य सभी संबंधितों को सुनवाई का अवसर देने के पश्चात् समीक्षा करें। तब तक की अवधि के दौरान व्यापारियों से संबंधित दर का 50% प्रभार ही लिया जाए और शेष 50% तीसरे प्रतिवादी द्वारा संग्रह किया जाए जिसे वह एक एस्क्रो खाते में रखेगा, जिसका भुगतान समीक्षा में पारित आदेश द्वारा निर्देशित होगा।"*

(ईएक्सटी. पी7 14 अक्टूबर, 2016 के आदेश को राजपत्र संख्या 380 के द्वारा दरमानों की अधिसूचना की 17 सितंबर, 2016 को दायर समीक्षा याचिका की प्रति है)।

5.3. सीएसएए द्वारा भेजे गए निर्णय की प्रति से यह देखा जा सकता है कि माननीय उच्च न्यायालय ने अपने 18 नवंबर, 2016 के आदेश के द्वारा सीएसएए और सीसीएचएए द्वारा दायर रिट याचिका (सी) संख्या 2016 की 37111 को उसकी स्वीकृति की तारीख को ही 18 नवंबर, 2016 को निपटारा कर दिया है।

6. चूंकि माननीय केरल उच्च न्यायालय ने अपने 18 नवंबर, 2016 के आदेश द्वारा इस प्राधिकरण को 17 सितंबर, 2016 के प्रशुल्क आदेश की समीक्षा याचिकाकर्ताओं के साथ-साथ सभी समीक्षा को संबंधितों को सुनवाई का पर्याप्त अवसर प्रदान करते हुए इसलिए सीएसएए और सीसीएचएए के 17 नवंबर, 2016 की इस प्राधिकरण को की गई समीक्षा याचिका के आधार पर 17 सितंबर, 2017 के आईजीटीपीएल आदेश संख्या टीएएमपी/81/2015 – आईजीटीपीएल को 14 अक्टूबर, 2016 के राजपत्र संख्या 380 के द्वारा दरमारों की अधिसूचना को एक अलग प्रशुल्क मामले के रूप में लिया जाता है।

7. सीएसएए और सीसीएचएए द्वारा 17 नवंबर, 2016 की समीक्षा याचिका में उठाए गए मुख्य मुद्दों का सारांश निम्नवत् है:

- (i). अगस्त, 2009 में अधिसूचित दरमान आईजीटीपीएल में अब तक लागू हैं। तथापि आईजीटीपीएल ने मनमाने और एकतरफा दरमानों के संशोधन की मांग कर डाली। आईजीटीपीएल ने 1 जनवरी, 2016 से वर्तमान प्रशुल्क में 6.98% की वृद्धि के साथ-साथ वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के लिए 1 अप्रैल, 2016 से प्रत्येक वर्ष 6.98% की वार्षिक वृद्धि का प्रस्ताव किया है। 7 जून, 2016 को हुई संयुक्त सुनवाई के पश्चात् आईजीटीपीएल ने अगस्त, 2016 से 9.12% वार्षिक वृद्धि का प्रस्ताव किया।

- (ii). आईजीटीपीएल के न्यून निष्पादन के कारण यातायात आकलन का निर्धारण कम हुआ है। कंटेनर टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार आईजीटीपीएल पर पहले ही अधिक है। इसलिए यातायात तृतीकोरण (पीएसए) और चेन्नई (डीपीडब्ल्यू) जैसे अन्य पत्तनों पर परिवर्तित हो रहा है क्योंकि उनके टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार आईजीटीपीएल की तुलना में 54% और 38% सस्ते हैं। इसके अतिरिक्त, दरों में वृद्धि से यातायात के प्रवास में और वृद्धि हो जाएगी। आईजीटीपीएल ने अपने न्यून निष्पादन के वास्तविक कारण का पता नहीं लगाया है। यह आईजीटीपीएल की सेवाओं के विपणन की कमी और उच्च टर्मिनल प्रहस्तन दरें हैं। दावों की वृद्धि द्वारा लागतों का विलयन आईजीटीपीएल के वर्तमान यातायात में कमी ही लाएगा।
- (iii). आईजीटीपीएल पोतांतरण व्यापार में कुछ भी प्राप्त नहीं कर सकता है जो संपूर्णतः आईजीटीपीएल का उत्तरदायित्व है। आईजीटीपीएल ने 25% के अनुमानित के प्रति 2% मात्रा ही प्राप्त की है।
- (iv). आईजीटीपीएल ने व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों का प्रकटन नहीं किया है जो निम्न आरओसीई का पात्र होता है, इस प्रकार व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों पर उच्च आरओसीई का दावा कर रहा है। 5.72% से ऊपर आरओसीई के द्वारा आईजीटीपीएल की कोई प्रतिपूर्ति व्यापार से नहीं निकाली जाए अपितु सरकार द्वारा किसी द्विपक्षीय करार के अनुसार अपनी स्वयं की निधियों से निपटायी जाए।
- (v). प्राधिकरण ने आईजीटीपीएल प्रशुल्क नीति दिशा-निर्देश 2005 के अंतर्गत दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए दायर प्रस्ताव को अकारण आदेश द्वारा निपटा दिया और वर्तमान दरों पर 4.5% की प्रशुल्क वृद्धि अनुमत कर दी। प्राधिकरण ने दोषपूर्ण आदेश पारित करते समय यह कारण बताने में असफल रहा है कि प्रशुल्क के संशोधन की अनुमति क्यों दी गई और सीओपीटी और अन्य याचिकाकर्ताओं की आपत्तियों पर विचार क्यों नहीं किया गया। अपेक्षित आदेश में याचिकाकर्ताओं और सीओपीटी तथा अन्य संबंधित संघों सहित विभिन्न पक्षों द्वारा प्रकट की गई चिंताओं का और आईजीटीपीएल द्वारा दी गई टिप्पणियों का उल्लेख मात्र है। प्राधिकरण उचित कारण बताने में असफल रहा है कि याचिकाकर्ताओं और सीओपीटी तथा अन्य संघों की अपेक्षा आईजीटीपीएल की राय को प्राथमिकता क्यों दी गई।
- (vi). कंटेनर प्रहस्तन प्रभार अन्य सभी पड़ोसी पत्तनों की तुलना में काफी ऊंचे हैं। देश में प्रत्येक महापत्तन में प्रति कंटेनर प्रहस्तन लागत का तुलनात्मक सारांश इस प्रकार है:

(रु में)

क्र.सं.	पत्तन का नाम	प्रति 20' कंटेनर वर्तमान कंटेनर प्रहस्तन प्रभार	आईजीटीपीएल में प्रति 20' कंटेनर प्रहस्तन प्रभार	प्रति 40' कंटेनर वर्तमान कंटेनर प्रहस्तन प्रभार	प्रति 40' कंटेनर कंटेनर प्रहस्तन प्रभार
1.	जीटीआईपीएल, मुंबई	3551.00	6637.00	5384.00	9955.00
2.	जेएनपीटी, मुंबई	3935.00	6637.00	5960.00	9955.00
3.	एनएसआईसीटी, मुंबई	3706.25	6637.00	5616.87	9955.00
4.	सीआईटीपीएल, चेन्नई	3785.11	6637.00	5621.95	9955.00
5.	सीसीटीपीएल, चेन्नई	3785.11	6637.00	5621.95	9955.00
6.	पीएसए सिकल टर्मिनल तृतीकोरण	3220.24	6637.00	4557.00	9955.00
7.	डीबीजीटीपीएल, तृतीकोरण	3157.24	6637.00	4735.56	9955.00
8.	वीसीटीपीएल, विजाग	4222.00	6637.00	6334.00	9955.00
9.	केओपीटी	4287.00	6637.00	6431.00	9955.00

आईजीटीपीएल पर टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार निम्नवत् है:

	20डीबी वास्तविक	40डीबी वास्तविक	20रेफ वास्तविक	40एचसीआर वास्तविक
ट्रिप-पूर्व प्रभार			950.00	1300.00
निगरानी प्रभार			7930.00	11928.00
घाट शुल्क	883.83	1325.73	883.83	1325.73
सीवाई" पर लिफ्ट ऑफ	848.49	1272.73	848.49	1272.73
सीवाई" पर लिफ्ट ऑन	848.49	1272.73	848.49	1272.73
एचके को डुलाई	397.71	596.59	397.71	596.59
जेन्ट्री	3658.20	5487.00	3658.20	5487.00
कुल योग	6637.00	9955.00	15516.00	23183.00

इस स्थिति में प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश के प्रवर्तन से पत्तन पर टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों में और वृद्धि करेगा जिससे व्यापार का केरल से अन्य राज्यों को और परिवर्तन हो जाएगा।

- (vii). दोषपूर्ण आदेश पारित करते समय, प्राधिकरण आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत निर्धारण की सतयता की क्रास जांच करने में असफल रहा है। आईजीटीपीएल द्वारा किए गए निर्धारण को चुनौती देने के 22 जनवरी, 2016 के प्रत्युत्तर में सीएसएए द्वारा उठाई गई विशिष्ट आपत्ति पर आदेश पारित करते समय प्राधिकरण द्वारा विचार नहीं किया गया।

सीएसएए द्वारा अपने 22 जनवरी, 2016 के पत्र में किए गए निर्धारण का सारांश इस प्रकार है:

- (क). 2010 से 2015 की अवधि के दौरान प्रशुल्क निर्धारण के लिए 2009 में सुविचारित अनुमान के 31% के आस-पास ही वास्तविक है। आईजीटीपीएल ने अपने यातायात संशोधन प्रस्ताव में न्यून निष्पादन के कारण का पता नहीं लगाया है।
- (ख). 2010 से 2015 की अवधि के लिए वास्तविक पोतांतरण यातायात अनुमानित 25% के प्रति 2% से 8% के बीच है। यदि पोतांतरण यातायात की 25% मात्रा प्राप्त कर ली गई होती, तो राजस्व कहीं अधिक होता।
- (ग). अप्रैल से दिसंबर, 2015 की अवधि के लिए आईजीटीपीएल द्वारा संपूर्ण वर्ष के लिए 73,681 लाख रु. की नियोजित पूंजी का 16% आरओसीई लेकर परिकलित 11,788.96 लाख रु. है जबकि यह 9 महीने की अवधि में 8841.72 लाख रु. हुआ होगा। परिणामस्वरूप, 2947.27 लाख रु. के घाटे का ओवर स्टेटमेंट है। यह परिकलन की कोई अशुद्धि है।
- (घ). दिसंबर, 2009 से दिसंबर, 2015 की अवधि में 240.80 करोड़ रु. का कुल घाटे को व्यय के रूप में बांट दिया गया है जिसे प्रशुल्क में वृद्धि के द्वारा भविष्य में व्यापार से वसूल किया जाएगा। अब इस घाटे की व्यापार से वसूली की मांग की जाएगी जो कि पूर्णतः एक भिन्न घटक है जो अनुचित और अवैध है।
- (ङ.). डीपी वर्ल्ड के सार्वजनिक डोमेन से प्राप्त डाटा के अनुसार, आईजीटीपीएल को आरओसीई परिसंपत्तियों पर प्रतिफल के औसत अनुपात के मध्य तक सीमित (4.56%) और नियोजित पूंजी पर प्रतिफल (6.87%) जो 5.72% है  $[(4.56\% + 6.87\%)/2 = 5.72\%]$ ।
- (viii). कोचीन पत्तन का यह सुविचारित मत है कि आईसीटीटी की प्रमात्रा के गैर-वसूली के क्रांतिक कारणों में से एक आईजीटीपीएल द्वारा अत्यधिक टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार (टीएचसी) उगाहना है। जब दूसरे प्रतिवादी/कोचीन पत्तन न्यास ने स्वयं लाइसेंस प्रदात ने दावा किया है कि आईसीटीटी पर प्रमात्रा की गैर-वसूली उच्च टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों के कारण है तो मुद्दे का समाधान किए बिना टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों में और वृद्धि करना मनमानापन है और इससे कोचीन में एक्जिम व्यापार पर प्रत्यक्ष प्रभाव पड़ेगा।

8.1. चूंकि माननीय केरल उच्च न्यायालय ने अपने 18 नवंबर, 2016 के आदेश द्वारा इस प्राधिकरण को ईएक्सटी पी7सी, सीएसएए और सीसीएचएए द्वारा दायर समीक्षा आवेदन पर याचिकाकर्ताओं के साथ-साथ सभी संबंधितों को सुनवाई का पर्याप्त अवसर दिए जाने के पश्चात् इस निर्णय की प्रति की प्राप्ति के एक महीने के भीतर निर्णय लेने का आदेश दिया, इसलिए सीएसएए द्वारा किए गए अनुरोध के साथ माननीय केरल उच्च न्यायालय के 18 नवंबर, 2016 के निर्णय की एक प्रति के साथ अलग प्रशुल्क मामले के रूप में पंजीकृत किया गया था और माननीय केरल उच्च न्यायालय द्वारा दिए गए निर्देशानुसार परामर्श प्रक्रिया आरंभ की गई। निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, सीएसएए के 24 नवंबर, 2016 के पत्र के साथ 17 नवंबर, 2016 के समीक्षा आवेदन की एक प्रति के साथ और माननीय केरल उच्च न्यायालय के 18 नवंबर, 2016 के निर्णय की एक प्रति हमारे 2 दिसंबर, 2016 के पत्र के द्वारा सीओपीटी, आईजीटीपीएल संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को भेजी गई और उनसे 7 दिसंबर, 2016 तक उनकी टिप्पणियां मंगवाई गई थीं।

8.2. हमने सीओपीटी और अन्य प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों से टिप्पणियों प्राप्त कीं। सभी प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियों को सीएसएए, सीसीएचएए और आईजीटीपीएल को फीडबैक सूचना के रूप में भेजा गया। सीओपीटी, प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियों और उन पर आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत उत्तर का सारांश नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:

क्र.सं.	सीओपीटी और प्रयोक्ताओं / प्रयोक्ता संगठनों की टिप्पणियां	आईजीटीपीएल का उत्तर
1.	<b>कोचीन पोर्ट ट्रस्ट (सीओपीटी)</b>	
(i).	अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण के लिए प्राधिकरण के 13 जून, 2016 के पत्र के प्रत्युत्तर में सीओपीटी ने आईजीटीपीएल दरमान निर्धारण के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव पर अपने 16 जून, 2016 के पत्र के द्वारा पहले ही टिप्पणियां भेज दी हैं।	सीओपीटी ने यह तर्क दिया है कि आईसीटीटी की पोतांतरण हब के रूप में संकल्पना की गई है, 2009 का प्राधिकरण का आदेश-देखे खंड 20 (एक्सएक्स) क में दर्ज है "यहां तक कि कोचीन पत्तन सहमत है कि आईसीटीटी प्रचालन मुख्यतः पोतांतरण हब के रूप में विकसित किए गए हैं .....।"
(ii).	सीओपीटी की यह राय है कि आईसीटीटी पर मात्रा तभी बढ़ सकती है यदि प्रतिस्पर्धात्मक प्रशुल्क सुनिश्चित हों। आईसीटीटी को तीन भिन्न भूमिकाएं दी गई हैं: पोतांतरण के लिए हब; एक क्षेत्रीय टर्मिनल और उप-महाद्वीपीय गेटवे / क्षेत्रीय पृष्ठक्षेत्र कार्गो को प्रतिस्पर्धात्मक प्रशुल्क द्वारा प्रोत्साहित करना पोतांतरण कार्गो को आकर्षित करने का एक पूर्वोपाय है।	अधिकतम दरों को बढ़ाए बिना जिनका निर्धारण प्राधिकरण करता है, हम पोतांतरण के साथ-साथ ओडी कार्गो के लिए छूटें/रियायतें देकर प्रतिस्पर्धी प्रशुल्क का प्रस्ताव करते हैं।
(iii).	सीओपीटी ने माननीय प्राधिकरण को आईसीटीटी के प्रचालन के लिए आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत प्रशुल्क प्रस्ताव की समीक्षा करें और प्रशुल्क में चाही गई वृद्धि की अनुमति न दें। यह भी अनुरोध किया जाता है कि माननीय प्राधिकरण आईजीटीपीएल पर यह दबाव बनाए कि वह अपने प्रस्तावित प्रशुल्क का 30% तक घटाए ताकि आईसीटीटी पर टर्मिनल	इसके अतिरिक्त, सामान्य और विशिष्ट लक्षित छूटों के द्वारा क्षेत्रीय और पृष्ठ प्रदेश कार्गो को बढ़ावा देते हैं। आईजीटीपीएल स्थानीय केरल व्यापार को विभिन्न छूटें और प्रोत्साहन देता है, जैसे आयात/निर्यात कंटेनरों पर विस्तारित निःशुल्क भंडार दिवस; काजू कार्गो के लिए अतिरिक्त निःशुल्क दिवस, मुख्य लाइन पोतों अथवा रेल द्वारा आवाजाही कंटेनरों के लिए

प्रहस्तन प्रभार (टीएचसी) क्षेत्र में स्थित पत्तनों के साथ प्रतिस्पर्धात्मक हो सकें।

अतिरिक्त निःशुल्क दिवस। स्थानीय व्यवसाय संबंधित मुख्य लाइन/प्रत्यक्ष पोतकाल से भी लाभान्वित हुआ है, क्योंकि इससे उनका मार्गस्थ समय बचता है तथा निर्यातक/आयातक की समग्र लागत भी कम आती है।

केरल राज्य में उद्योग-धंधे सीमित हैं और केरल बाजार/कार्गो आधार का काफी कम विकास हुआ है। आईजीटीपीएल के लिए मात्रा में सुधार लाना और पत्तन को मुख्य लाइन पोत के लिए काल विकल्प के लिए आकर्षित पत्तन बनाना, हम तमिलनाडु और कर्नाटक के पृष्ठ प्रदेश से कार्गो की ओर देखते हैं। ऐसे कार्गो को दूसरे मार्गपर मोड़ने के लिए आईजीटीपीएल ने पृष्ठप्रदेश में ग्राहकों से मिलने और उन्हें समाधान प्रदान करने के लिए तमिलनाडु और कर्नाटक में विपणन टीम तैनात कर रखी है। ग्राहकों ने बाल्यार चैक पोस्ट पार करने में विलंब तृतीकोरण की अपेक्षा कोचीन को दुलाई की ऊंची लागत, चेन्नई और तृतीकोरण जैसे अन्य पत्तनों की तुलना में शिपिंग लाइनों की उच्च किराया लागत आदि जैसी अनेकों समस्याओं को उजागर किया। उपयुक्त प्राधिकारियों की सहायता से बाल्यार चैक पोस्ट पर सीलबंद कंटेनरों का मुद्दा सुलझा लिया गया है। इसके अतिरिक्त, समग्र लागत अंतरों को कम करने के उद्देश्य से हमने इन ग्राहकों से दर समानता स्कीम का प्रस्ताव रखा है ताकि उन्हें राजी किया जा सके और उनकी आपूर्ति श्रृंखला को अन्य पत्तनों से कोचीन की ओर पुनः समंजित कराया जा सके और हमें इसमें काफी सफलता भी मिली है जैसा हमारी वृद्धि दर से देखा जा सकता है। दक्षिण भारत बाजार वृद्धि की तुलना में हमारी वृद्धि से सफलता का अंदाजा नीचे दी गई तालिका से लगाया जा सकता है:

वित्तीय वर्ष	आईसीटीटी कोचीन		दक्षिण भारत बाजार	
	टीईयू	वर्ष-दर - वृद्धि	टीईयू	वर्ष दर वर्ष वृद्धि %
2009-10	289,380		1,866,851	
2010-11	312,189	7.9%	2,025,647	8.5
2011-12	337,053	8.0%	2,336,892	15.4
2012-13	334,925	(0.6) %	2,338,687	0.1
2013-14	346,204	3.4%	2,325,049	(0.6)
2014-15	366,376	5.8%	2,519,960	8.4
2015-16	419,550	14.5%	2,708,676	7.5
अप्रैल-दिसंबर वाईटीडी 2015	306,264		2,001,104	
अप्रैल-दिसंबर वाईटीडी 2016	366,859	19.8 %	2,225,546	11.2

जैसा कि उपरोक्त सारणी दर्शाती है, आईसीटीटी पर प्रमात्रा में निरंतर वृद्धि हो रही है। आईजीटीटी तृतीकोरण और चेन्नई की पृष्ठप्रदेश से अतिरिक्त कार्गो आकर्षित करने की स्थिति में है और इसके लिए उत्तम गुणवत्तापरक सेवाएं और उत्पाद तथा दर समानता उपाय स्कीम प्रदान करता है। आईजीटीपीएल के विभिन्न विपणन प्रयासों पर विस्तृत टिप्पणियां हमारे पूर्व के पन्नों में दी गई हैं। आईसीटीटी द्वारा प्रहस्तित प्रमात्रा अनवरत रूप से बढ़ रही है और यह नोट किया जाए कि आईजीटीपीएल मूलतः चेन्नई/तृतीकोरण के माध्यम से जाने वाले कार्गो को मोड़ने में सफल रहा है। जैसा कि ऊपर की सारणी में सफल रहा है। जैसा कि ऊपर की सारणी में दिया गया है हाल ही में हुई तुलनात्मक वृद्धि हमारे आकर्षण और पृष्ठप्रदेश और क्षेत्रीय कार्गो का बढ़ना हमारे प्रयासों का साक्ष्य ही है। इसलिए यह आरोप कि टीएचसी प्रतिस्पर्धात्मक नहीं है गलत है।

		<p>महापत्तनों पर प्रशुल्क विनियमन और निर्धारण लागू दिशा-निर्देशों के अनुसार प्राधिकरण द्वारा किया जाता है। दिशा-निर्देश अनुज्ञेय प्रशुल्क के परिकलन की विधि निर्धारित करते हैं। आईजीटीपीएल के लिए प्रशुल्क का निर्धारण महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा 2005 के दिशा-निर्देशों के अंतर्गत किए गए निवेश / नियोजित पूंजी और प्रहस्तित प्रमात्रा के प्रक्षेपण पर विचार करने के पश्चात् किया जाता है। सीओपीटी ने टिप्पणी की है कि आईसीटीटी प्रशुल्क क्षेत्र में अन्य पत्तनों की तुलना में प्रतिस्पर्धा होनी चाहिए। यह नोट किया जा सकता है कि क्षेत्र में सभी पत्तनों का प्राधिकरण द्वारा विनियमित किया जाता है। प्रत्येक पत्तन के लिए प्रशुल्क उस पर लागू प्रशुल्क दिशा-निर्देशों और लगाई गई अवसंरचना / नियोजित पूंजी के आधार पर प्राधिकरण द्वारा नियत किया जाता है। अतः यह स्वाभाविक है कि प्रत्येक पत्तन का प्रशुल्क भिन्न होगा। इसलिए की गई तुलना वैध नहीं है। इसके अतिरिक्त, टर्मिनल प्रदत्त सुविधाओं अवसंरचना, प्रचालनात्मक उत्पादकता आदि के संदर्भ में पूर्णतः भिन्न होते हैं।</p> <p>सीओपीटी का प्रशुल्क में 30% की घटौती का अनुरोध तो किसी तार्किक कारणों द्वारा सारगर्भित है और न ही लागू दिशा-निर्देशों के किन्हीं उपबंधों से समर्थित है। जैसा पहले उल्लेख किया गया है आईजीटीपीएल का प्रशुल्क प्रतिस्पर्धी और व्यापार हितैषी है जैसा कि प्रमात्रा में वृद्धि से देखा जा सकता है।</p> <p>यहां यह कहना भी अनुचित नहीं होगा कि एक तरफ तो सीओपीटी आईजीटीपीएल द्वारा प्रभारित टीएचसी को चुनौती देता है कि यह ऊंचा है और दूसरी ओर सीओपीटी पोत संबंधी प्रभारों की उगाही जारी रखे हुए हैं जो क्षेत्र में सबसे अधिक हैं। वास्तव में 3 जून, 2016 से सीओपीटी ने पोत संबंधी प्रभारों में 5% की और वृद्धि की है। इस प्रकार, यह निवेदन है कि आईजीटीपीएल द्वारा आईसीटीटी पर प्रभारित टीएचसी पर सीओपीटी की आपत्तियां प्रति-सहजानुभूत हैं।</p>
<b>2.</b>	<b>भारतीय वाणिज्य और उद्योग चैम्बर्स (आईसीसीआई)</b>	
(i).	आईजीटीपीएल के वल्लारपदम पर कंटेनर प्रहस्तन प्रभार देश में अन्य महापत्तनों में प्रहस्तन प्रभारों के साथ गिने चुने हैं जैसा कि सीसीएचएए और सीएसएए द्वारा रिट याचिका में उल्लेख किया गया है।	भारतीय वाणिज्य और उद्योग चैम्बर्स द्वारा उठाया गया मुद्दा सीएसएए और सीसीएचएए के 17/11/2016 की याचिका में उठाए मुद्दे की पुष्टि करता है। हम अपने 12/01/2017 के पत्र के द्वारा याचिका पर दी गई टिप्पणियों को पुनः दोहराते और आपसे अनुरोध करते हैं कि भारतीय वाणिज्य और उद्योग चैम्बर्स के 08/12/2016 के पत्र के प्रत्युत्तर के रूप में इन्हें समझने का कष्ट करें।
(ii).	यह ज्ञात है कि काफी संख्या में व्यापारी तृतीकोरण पत्तन (पीएसए) और चेन्नई पत्तन (डीपीडब्ल्यू) के प्रयोग का विकल्प ले रहे हैं क्योंकि वे वल्लारपदम के मुकाबले क्रमशः 54% और 34% प्रभार ले रहे हैं। इस पत्तन ने पहले ही इस कारण काफी संख्या में व्यापारियों को खो दिया है और प्रभारों में अतिरिक्त वृद्धि से न केवल व्यापार और घट जाएगा बल्कि इस प्राकृतिक पत्तन का भविष्य और मौजूदगी भी संकट में पड़ जाएगी।	
(iii).	हमारा दृढ़ विश्वास है कि प्राधिकरण हर संभव उपाय से पत्तन की बेहदरी का लक्ष्य बनाए कि वह इसे और देश में प्रत्येक महापत्तन को समान महत्व दे। दुर्भाग्यवश, प्रभारों में फिर से वृद्धि का निर्णय एक पहले से गैर-प्रतिस्पर्धी और निर्जीव पत्तन (प्रहस्तन प्रभारों के आधार पर) यह छाप छोड़ता है कि इसकी पूर्णतः अवहेलना हो रही है और उबारने में मंशा की कमी है।	
(iv).	इस निर्णय से पत्तन प्रयोक्ताओं में पत्तन की विश्वसनीयता पर सवाल उठाए हैं बल्कि प्राधिकरण को पहले से प्रचलित दरों को कम करने का अनुरोध करना पड़ा है, तथा जो इस संबंध में सीसीएचएए और सीएसएए के पक्ष की पुष्टि करता है।	
(v).	हम भी आपसे यह अनुरोध करते हैं कि आवश्यक कार्य करें ताकि संबंधित प्राधिकारी सहायक आयुक्त, कर विभाग, निर्माण कार्य संविदा व लीजिंग कोटा बनाम मैसर्स, शुल्का एंड ब्रादर्स (2010) 4 एससीसी785 में उच्चतम न्यायालय द्वारा दिया निर्णय इस प्रकार है 'प्राधिकारियों द्वारा पारित आदेश में किसी निष्कर्ष पर पहुंचने के कारण बताए जाने चाहिए ताकि पता चले कि समुचित तर्क दिए गए हैं'।	
<b>3.</b>	<b>काजू निर्यात संवर्धन परिषद (सीईपीसी)</b>	
(i).	काजू का निर्यात अधिकतर कोचीन, तृतीकोरण, मंगलोर, चेन्नई, गोवा	हम पुष्टि करते हैं कि आईसीटीटी पर लागू प्रभार दिशा-निर्देशों के अनुसार

	<p>और विशाखापट्टनम से होता है। महापत्तनों के प्रहस्तन प्रभारों की तुलना करते समय, यह देखा जा सकेगा कि तृतीकोरण अथवा अन्य महापत्तनों की तुलना में कोचीन में प्रभार काफी ऊँचे हैं (अधिकतर मामलों में दो गुने से भी अधिक)। यह उद्योग के लिए हानिकारक है। इसलिए हम यह अनुरोध करते हैं कि आईजीटीपीएल को तृतीकोरण, चेन्नई आदि जैसे महापत्तनों के समान अपने प्रहस्तन प्रभारों को कम करने का निर्देश दिया जाए।</p>	<p>प्राधिकरण द्वारा नियत और अनुमोदित किए गए हैं। आईजीटीपीएल आईसीटीटी पर प्रदत्त सेवाओं के लिए ऐसे किसी प्रभार की उगाही नहीं करता जो प्राधिकरण से अनुमोदित न हो।</p>
(ii).	<p>चूंकि केरल एक बड़ा काजू प्रसंस्करण केंद्र है इसलिए यह स्वाभाविक है कि काजू उत्पादों का निर्यात/आयात कोचीन से ही होगा। अत्यधिक प्रभारों के कारण अनेकों निर्यातकों/आयातकों ने अपने लेन-देन निकट के पत्तनों का परिवर्तित कर दिए हैं। इस तथ्य पर विचार करते हुए आईजीटीपीएल प्रयोक्तओं से उपयुक्त दर प्रभारित करे। यह याचिकाकर्ताओं द्वारा प्रस्तुत सारणी से पता चलता है कि आईजीटीपीएल अन्य निकटवर्ती पत्तनों की तुलना में काफी अधिक दर वसूल कर रहा है अर्थात् आईजीटीपीएल पर प्रभारित टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार क्रमशः तृतीकोरण और चेन्नई जैसे निकटवर्ती पत्तनों से 54% से 38% अधिक हैं।</p>	<p>प्रतिकूल औद्योगिक वातावरण का सामना करने से केरल में काजू की फैक्ट्रियां बंद होती जा रही हैं और वर्षों से कन्याकुमारी स्थानांतरित हो रही है। उद्योग के एक बार शिफ्ट हो जाने से और अधिकतर उद्योग कन्याकुमारी का रुख कर रहे हैं तो कार्गो भी कोचीन से तृतीकोरण की निकटता के कारण, जो मात्र 133 कि.मी. है, को परिवर्तित होना आरंभ हो गया क्योंकि वहां से कोचीन की दूरी लगभग 300 कि.मी. है, और परिवहन दुलाई की लागत भी कम आती है। पश्चिमी अफ्रीका के काजू को कभी-कभी सुखाने की जरूरत पड़ती है और इसके लिए तमिलनाडु की जलवायु माफिक है। साथ ही तमिलनाडु की अपेक्षा केरल में भंडारण प्रभार भी अधिक है जिसकी वजह से व्यापारी अपने भंडारों को तमिलनाडु परिवर्तित कर ले गए हैं।</p> <p>तमिलनाडु की कम भंडार लागत के प्रभाव को कम करने के लिए आईजीटीपीएल सभी आयातित काजू को 14 दिन निःशुल्क भंडारण की सुविधा दे रहा है। इसके अतिरिक्त, हम शिपिंग लाइंस के साथ कार्य कर रहे हैं जिससे मुख्य लाइन सेवाओं को सीधे कोचीन लाया जाए ताकि कोचीन व्यवसाय उत्तम भाड़ा दरों और मार्गस्थ समय का लाभ उठा सके क्योंकि फीडरिंग और पोतांतरण शिपिंग लाइन की लागत से समाप्त हो जाता है और कि मंगलोर, तृतीकोरण जैसे अन्य पत्तनों काजू कार्गो पोतांतरण भी नहीं होता। जनवरी, 2017 में हम सीएमए (विश्व में तीसरा सबसे बड़ा मालवाहक) के पोत को अफ्रीका से कोचीन को आकर्षित करने में सफल रहे हैं। जिसने स्थानीय सुपुर्दगी और पोतांतरण के लिए 900 टीईयू कार्गो उतारा।</p> <p>आईजीटीपीएल समयक समीक्षा प्रक्रिया के पश्चात् और लागू दिशा-निर्देशों के अनुसार प्राधिकरण द्वारा नियत और अनुमोदित प्रभार ही उगाहता है।</p> <p>सीईपीसी प्रशुल्क की तुलना अन्य पत्तनों से कम रहा है। ऐसी तुलना वैध नहीं है क्योंकि प्रत्येक पत्तन के प्रशुल्क प्रदत्त अवसंरचना/नियोजित पूंजी तथा लागू दिशा-निर्देशों के आधार पर प्राधिकरण द्वारा नियत किए जाते हैं।</p> <p>आईजीटीपीएल पर प्रमात्रा में वृद्धि महत्वपूर्ण है। पिछले कुछ वर्षों में वृद्धि, दक्षिण भारत की तुलना में नीचे दर्शाई जाती है:</p>

आईजीटीपी एल	आईसीटीटी कोचीन		दक्षिणभारत बाजार	
	वित्तीय वर्ष	टीईयू वर्ष दर वर्ष वृद्धि	टीईयू	वर्ष दर वर्ष वृद्धि
	2009-10	289,380	1,866,851	
	2010-11	312,189	2,025,647	8.5
	2011-12	337,053	2,336,892	15.4
	2012-13	334,925	2,338,687	0.1
	2013-14	346,204	2,325,049	(0.6)
	2014-15	366,376	2,519,960	8.4
	2015-16	419,550	2,708,676	7.5
	अप्रैल दिसंबर 2015 वाईटीडी	306,264	2,001,104	

		अप्रैल – दिसंबर 2016 वाईटीडी	366,859	19.8%	2,225,546	11.2
<b>4.</b>	<b>फेडरेशन ऑफ कॉयर एक्सपोर्टर्स एसोसिएशन</b>					
(i).	अत्यंत खेद के साथ हम आपको यह सूचित कर रहे हैं कि आईजीटीपीएल पर कार्गो प्रहस्तन लागत दिन-प्रतिदिन बढ़ती जा रही है। हम एलेपी स्थित कॉयर निर्यातक हैं और कोचीन से 60 कि.मी. दूरी पर है तथा हम अपने निर्यात और आयात के लिए पूरी तरह कोचीन पत्तन पर निर्भर हैं। अत्यंत कम मार्जिन, उच्च उत्पादन लागत और उग्र श्रमिक बलों ने केरल में कॉयर उद्योग की उत्तरजीविता पर प्रश्नचिह्न लगा दिया है। हमारे पास भी कोई और विकल्प नहीं बचा है कि हम कोचीन पत्तन (आईजीटीपीएल), केरल में एकमात्र पत्तन, को छोड़कर कहीं और जाएं।	हम पुष्टि करते हैं कि आईसीटीटी पर लागू प्रभार दिशा-निर्देशों के अनुसार प्राधिकरण द्वारा नियत और अनुमोदित किए गए हैं। आईजीटीपीएल आईसीटीटी पर प्रदत्त सेवाओं के लिए ऐसे किसी प्रभार की उगाही नहीं करता जो प्राधिकरण से अनुमोदित न हो। कृपया नोट करें कि प्राधिकरण द्वारा नियत प्रशुल्क अधिकतम हैं और आईजीटीपीएल ग्राहकों को आकर्षित करने के लिए छूटों का प्रस्ताव करता है। यथापेक्षित वाणिज्यिक मांगे समय-समय पर ली जाती हैं और छूट/रियायत/अतिरिक्त निःशुल्क अवधि जैसी कुछेक सुविधाएं आयात/निर्यात/मेन लाइन को दी जाती हैं।				
(ii).	अनेकों अवसरों पर हमने आईजीटीपीएल को प्रहस्तन प्रभार कम करने का अनुरोध किया, परंतु प्राधिकरण के आदेश के बहाने हमें टाल दिया जाता है। हम यह आश्वस्त हैं कि प्राधिकरण आईजीटीपीएल को दरें कम करने का अनुदेश देकर हमारी सहायता अवश्य करेगा। आईजीटीपीएल हमसे विभिन्न शीर्षों के प्रभार लेता है जैसे एसएसआर (विशेष सेवा अनुरोध) जिसे प्राधिकरण की अधिसूचना के साथ बढ़ा दिया जाता है।					
(iii).	अधिसूचना से हम यह भी समझते हैं कि आईजीटीपीएल को और 3 वर्षों के लिए प्रत्येक वर्ष अप्रैल से 4.5% प्रभारों में वृद्धि करने की अनुमति मिल गई है। हम आपके ध्यान में यह भी लाना चाहेंगे कि कोचीन पत्तन में भारी प्रभारों के चलते, आईजीटीपीएल कोयम्बटूर, श्रीपुर और बंगलौर क्षेत्रों के शिपर्स को विशेष छूट देता है। यह अत्यंत भेदभावपूर्ण है जबकि केरल के नियमित निर्यातकों से ऊंचे प्रभार वसूलता है जो पूरी तरह कोचीन पत्तन का समर्थन करते हैं। यह केरल के एकिजम व्यापार से अन्यायपूर्ण है जो केरल के उद्यमियों को सीमा पार जाने का मजबूर करता है कि वे वहां अपने कारखाने लगाएं और लाभप्रद व्यापार करें।					
(iv).	इन परिस्थितियों में हम दुःखता से यह अपील करते हैं कि प्राधिकरण प्रहस्तन प्रभारों में वृद्धि को वापस लेने के हमारे अनुरोध पर विचार करेगा और कोचीन पत्तन द्वारा पहले से अधिक ली गई राशि को वापस लौटाने के आवश्यक कदम उठाएगा।					
<b>5.</b>	<b>कोयम्बटूर कस्टम हाउस एंड स्टीमर एजेंट एसोसिएशन (सीसीएचएसएए)</b>					
(i).	दक्षिण में कोचीन ही एकमात्र पत्तन है जहां टीएचसी प्रत्येक वर्ष बढ़ रहा है।	कोई टिप्पणी नहीं।				
(ii).	जब चेन्नई और तूतीकोरण से तुलना की जाती है तो अब टीएचसी अधिक है जबकि आईजीटीपीएल प्रत्येक वर्ष टीएचसी बढ़ा देता है। वे टीएचसी के रूप में उपार्जित राजस्व में से शिपर्स को प्रोत्साहन के रूप में प्रतिपूर्ति भी करता है। एक ओर संवर्धित टीएचसी और दूसरी ओर उसे पास करना अनुत्पादक है।					
(iii).	अत्यधिक टीएचसी के कारण कोचीन गैर-प्रतिस्पर्धी हो रहा है।					
(iv).	प्रमात्रा को प्रतिस्पर्धी प्रशुल्क से बढ़ाया जा सकता है जो इस समय प्रतिस्पर्धी नहीं है। इसका मुख्य कारण केवल एक ही टर्मिनल होने के कारण इसका एकाधिकार है जबकि जहां बहुत से टर्मिनल होते हैं वहां प्रतिस्पर्धा होती है और दरें उचित होती हैं जैसा अन्य स्थानों पर होता है।					
(v).	देश भर में सीमा शुल्क ब्रोकर्स दशकों से अपने सेवा प्रभारों को संशोधित नहीं कर पाए हैं और अपने व्यवसाय की मात्रा को बढ़ाकर धीरे-धीरे चल रहे हैं और इसी प्रकार टर्मिनल प्रचालकों को अपना राजस्व बढ़ाने के लिए नए व्यापार पर ध्यान केंद्रित करना चाहिए न कि वर्तमान प्रयोक्ताओं पर भार डालकर जो कतई स्वीकार्य प्रक्रिया नहीं है।					
(vi).	हमें यह भी पता चला है कि वे वर्ष 2017-18 के आगामी वित्त वर्ष में एक और ऊपरी संशोधन करने जा रहा है जिससे समस्या में और बढ़ोत्तरी हो जाएगी।					
<b>6.</b>	<b>सीफूड एक्सपोर्टर्स एसोसिएशन ऑफ इंडिया (एसईएआई)</b>					
(i).	आईजीटीपीएल-कोचीन से कार्गो प्रहस्तन की लागत दिन-प्रतिदिन बढ़ती जाती है। सीफूड एक्सपोर्टर्स एसोसिएशन ऑफ इंडिया केरल क्षेत्र, कोचीन में ही स्थित हैं, और पिछले कई वर्षों से कोचीन पत्तन की	हम पुष्टि करते हैं कि आईसीटीटी पर लागू प्रभार दिशा-निर्देशों के अनुसार प्राधिकरण द्वारा नियत और अनुमोदित किए गए हैं। आईजीटीपीएल आईसीटीटी पर प्रदत्त सेवाओं के लिए ऐसे किसी प्रभार की उगाही नहीं				



	सुविधाओं का प्रयोग कर रहा है। जबकि अंतरराष्ट्रीय बाजार स्थिर रहता है हमें अपनी उत्पादन लागत से समझौता करना पड़ता है। फ्री-ऑन-बोर्ड कार्गो के साथ-साथ पूर्व प्रदत्त कार्गो भी होता है जिसके लिए हमें, वस्तु की प्रकृति के कारण जो प्रकृति से नाशवान है, कोचीन पत्तन न्यास पर ही निर्भर रहना पड़ता है, और हमारे पास कोई दूसरा विकल्प नहीं है और हमें आईजीटीपीएल से ही लदान करना पड़ता है।	करता जो प्राधिकरण से अनुमोदित न हो। कृपया नोट करें कि प्राधिकरण द्वारा नियत प्रशुल्क अधिकतम हैं और आईजीटीपीएल ग्राहकों को आकर्षित करने के लिए छूटों का प्रस्ताव करता है। यथापेक्षित वाणिज्यिक मांगे समय-समय पर ली जाती हैं और छूट/रियायत/अतिरिक्त निःशुल्क अवधि जैसी कुछेक सुविधाएं आयात/निर्यात/मेन लाइन को दी जाती हैं।																		
(ii).	इसके अतिरिक्त, सीईएआई, एफआईसीईए द्वारा पहले की गई टिप्पणियों को पुनः दोहराता है।																			
7.	<b>एमिरेट्स सीमेंट लिमिटेड (ईसीएल)</b>																			
(i).	हम केरल में स्थित सफेद सीमेंट निर्माता हैं। हम विदेश से कच्चा माल आयात करते हैं और उसे अपनी फैक्टरी में प्रसंस्कृत करके पैक बंद करते हैं। हम औसतन 25'20' के कंटेनर विभिन्न देशों से प्रति माह आयात करते हैं। हमारे दो बड़े प्रतिस्पर्धी केरल सीमा/तमिलनाडु में स्थित हैं। वे भी कच्चा माल उन्हीं स्रोतों से मंगाते हैं और उसे तृतीकारण और चेन्नई पत्तन से क्लीयर कराते हैं। चूंकि यह वस्तु केरल के उपभोक्ताओं के लिए अनिवार्य है, लाभ को अत्यंत न्यूनतम स्तरों पर रखना पड़ता है इसलिए हम प्रत्येक व्यय के प्रति काफी गम्भीर रहते हैं। हमारे पास कोचीन पत्तन/आईजीटीपीएल में सुविधाओं के प्रयोग करने का ही विकल्प है इसलिए हमें टर्मिनल को उच्च प्रभार का भुगतान करने को बाध्य होना पड़ता है।	हम पुष्टि करते हैं कि आईसीटीटी पर लागू प्रभार दिशा-निर्देशों के अनुसार प्राधिकरण द्वारा नियत और अनुमोदित किए गए हैं। आईजीटीपीएल आईसीटीटी पर प्रदत्त सेवाओं के लिए ऐसे किसी प्रभार की उगाही नहीं करता जो प्राधिकरण से अनुमोदित न हो।																		
(ii).	चूंकि तृतीकारण और चेन्नई पत्तनों में क्लीयरिंग प्रभार काफी कम हैं, हमारे प्रतिस्पर्धी इसका लाभ उठा रहे हैं और अपना उत्पाद केरल भर में बेच रहे हैं और हम केरल में अपने उत्पाद की बिक्री बढ़ाने में असमर्थ हैं और इस प्रकार वे केरल में उद्योग को नष्ट कर रहे हैं उक्त मुद्दे कई बार कोचीन पत्तन प्राधिकारियों और आईजीटीपीएल अधिकारियों के समक्ष उठाये हैं, परन्तु कोई सकारात्मक परिणाम नहीं निकला। कोचीन क्षेत्र में टर्मिनल कार्यकलापों का कोई प्रतिस्पर्धी नहीं है, जैसाकि चेन्नई और तृतीकोण में है, और आईजीटीपीएल एकाधिकार प्रचालक होने के नाते केरल में एक्जिम व्यापार टर्मिनल प्राधिकारियों द्वारा उगाहे जा रहे प्रभारों का भुगतान करने को बाध्य है।																			
(iii).	इसलिए, हमारा आपसे विनम्र निवेदन है कि आप आईजीटीपीएल को निदेश दें कि केरल में व्यवसायिक समुदाय की सुरक्षा और इस क्षेत्र में एक्जिम व्यापार को बढ़ावा देने के लिए अपने प्रशुल्क अन्य महापत्तनों के समान रखे।																			
8.	<b>फेडरेशन ऑफ इंडियन कैशु इंडस्ट्री</b>																			
(i).	हम भारत में काजू उद्योग की राष्ट्रीय एसोसिएशन हैं तथा हमारा मुख्यालय कोलम, केरल में स्थित है और भारत में सभी काजू प्रसंस्करण राज्य इसके सदस्य हैं। काजू निर्यात मुख्यतः केरल से कोचीन और तृतीकारण पत्तनों के माध्यम से होता है। कंटेनर टर्मिनल को वल्लारपदम स्थानांतरित करने के पश्चात्, हमारे सदस्यों को तृतीकारण। मंगलौर की तुलना में कोचीन में परिवहन और अन्य प्रभारों के रूप में अतिरिक्त लागत वहन करनी पड़ रही है।	हम पुष्टि करते हैं कि आईसीटीटी पर लागू प्रभार दिशा-निर्देशों के अनुसार प्राधिकरण द्वारा नियत और अनुमोदित किए गए हैं। आईजीटीपीएल आईसीटीटी पर प्रदत्त सेवाओं के लिए ऐसे किसी प्रभार की उगाही नहीं करता जो प्राधिकरण से अनुमोदित न हो।  कृपया नोट करें कि 125 प्रतिशत की प्रशुल्क वृद्धि 12 वर्षों से भी अधिक की अवधि में हुई है और दक्षिण भारत में इसी अवधि के दौरान अन्य पत्तनों के प्रशुल्क में वृद्धि के समान है।																		
(ii).	हमारे सदस्यों को आयात और निर्यात दोनों के लिए अतिरिक्त व्यय करना पड़ता है। हमारा बाजार पूर्णतः अंतरराष्ट्रीय कीमतों पर निर्भर करता है और प्रत्येक लागत पड़ोसी राज्यों से प्रचालन के प्रतिकूल होता है। इससे केरल में काजू उद्योग को भारी नुकसान भी उठाना पड़ता है।	हम यह भी निवेदन करते हैं कि चेन्नई पत्तन में निवेश की किस्म और निवेश का समय आईसीटीटी पर किये गए व्यय की तुलना में भिन्न है जिसकी वजह से पत्तन कम प्रशुल्क ले रहा है। चेन्नई में बार्फ और याई में निवेश पत्तन न्यास द्वारा प्रचालकों को हस्तांतरित करने से काफी पहले किया गया था। इसके अतिरिक्त, प्रचालकों द्वारा चेन्नई में किया गया निवेश कोचीन में किये गए निवेश से भी काफी पहले किया गया था। इन तथ्यों के कारण इन पत्तनों पर लागतों में कमी है जिसके परिणामस्वरूप प्रशुल्क भी कम है।																		
(iii).	कृपया कोचीन और तृतीकारण के द्वारा केरल को आयात का ब्यौरा देखने का कष्ट करें																			
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>आयात</th><th>निर्यात</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>2014-15</b></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>कोचीन पत्तन</td><td>2,13,106 एमटी (12,535 टीईयू लगभग)</td><td>68,150 एमटी (4369 टीईयू लगभग)</td></tr> <tr> <td>तृतीकारण पत्तन</td><td>4,63,279 एमटी (27,251 टीईयू लगभग)</td><td>22,169 एमटी (1,421 टीईयू लगभग)</td></tr> <tr> <td><b>2015-16</b></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>कोचीन पत्तन</td><td>1,57,905 एमटी (9,289 टीईयू लगभग)</td><td>50,652 एमटी (3,246 टीईयू लगभग)</td></tr> </tbody> </table>		आयात	निर्यात	<b>2014-15</b>			कोचीन पत्तन	2,13,106 एमटी (12,535 टीईयू लगभग)	68,150 एमटी (4369 टीईयू लगभग)	तृतीकारण पत्तन	4,63,279 एमटी (27,251 टीईयू लगभग)	22,169 एमटी (1,421 टीईयू लगभग)	<b>2015-16</b>			कोचीन पत्तन	1,57,905 एमटी (9,289 टीईयू लगभग)	50,652 एमटी (3,246 टीईयू लगभग)	आईजीटीपीएल और डीपी बर्ड आईसीटीटी को बढ़ावा देने के लिए, क्षेत्रीय के साथ-साथ विश्वभर में भरसक प्रयास कर रहे हैं शिपिंग लाइनस को सीधे आईसीटीटी पर आने के लिए मनाते हैं। आईसीटीटी पर प्रचालन
	आयात	निर्यात																		
<b>2014-15</b>																				
कोचीन पत्तन	2,13,106 एमटी (12,535 टीईयू लगभग)	68,150 एमटी (4369 टीईयू लगभग)																		
तृतीकारण पत्तन	4,63,279 एमटी (27,251 टीईयू लगभग)	22,169 एमटी (1,421 टीईयू लगभग)																		
<b>2015-16</b>																				
कोचीन पत्तन	1,57,905 एमटी (9,289 टीईयू लगभग)	50,652 एमटी (3,246 टीईयू लगभग)																		

	<table><tr><td>तृतीकोरण पत्तन</td><td>4,51,593 एमटी(26,564 टीईयू लगभग)</td><td>17,503 एमटी (1,122 टीईयू लगभग)</td></tr></table>	तृतीकोरण पत्तन	4,51,593 एमटी(26,564 टीईयू लगभग)	17,503 एमटी (1,122 टीईयू लगभग)	<p>के आरंभ से 6 मुख्य लाइन सेवाएं आईसीटीटी पर आना आरंभ हो गई हैं जो आस्ट्रेलिया, यूरोप, दक्षिण-पूर्व एशिया, फार-ईस्ट, मिडल ईस्ट, ईस्ट और वेस्ट मैडिरिटेरिनियन आदि से सीधे सम्पर्क स्थापित करती है।</p> <p>कृपया नोट करें कि आईजीटीपीएल द्वारा प्राप्त शुल्क छूट से नियोजित पूंजी की लागत में कमी आई है परिणामस्वरूप प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क में घटौती हुई है।</p>																																																									
तृतीकोरण पत्तन	4,51,593 एमटी(26,564 टीईयू लगभग)	17,503 एमटी (1,122 टीईयू लगभग)																																																												
(iv).	कोचीन के माध्यम से आयात में तृतीकोरण के 2.52 प्रतिशत के प्रति 25.9 प्रतिशत गिरावट आई है जबकि निर्यात क्रमशः 25.7 प्रतिशत और 21 प्रतिशत कम हुआ है।																																																													
(v).	वर्ष 2005 में कोचीन पत्तन पर टीएचसी 2950रु/20' था जबकि अब बढ़कर 7500रु/20' हो गया है।यह 125 प्रतिशत से भी अधिक है और हमें यह जानकर आश्चर्य हुआ कि आईजीटीपीएल केरल भर के ग्राहकों के लिए प्रभारों में वृद्धि करता जा रहा है जबकि वे अन्य राज्यों के ग्राहकों को प्रोत्साहन दे रहा है। इसका अर्थ यह है कि वे स्वयं यह महसूस करते हैं कि उनकी लागते अधिक हैं।																																																													
(vi).	हम एक बिन्दु पर जोर देते हैं कि चेन्नई में डीपीडब्ल्यू की सहायक द्वारा (सीसीटीपीएल-डीपीडब्ल्यू) उगाहे जा रहे प्रभार कोचीन को प्रभारों का 40 प्रतिशत है। यह भी नोट किया जाना चाहिए कि यू एस को नई सेवाओं को आकर्षित करने के लिए जो कुल व्यापार का लगभग 22 प्रतिशत कवर करता है, आईजीटीपीएल पूरा नहीं कर पायेगा। हम यह जानते हैं कि आईजीटीपीएल के माध्यम से प्रचालन में लागत ढांचा अपनी यू एस व्यापार मांगों को पूरा करने में कोचीन से बचने के लिए जहाजियों का मुख्य कारण है।																																																													
(vii).	आईजीटीपीएल को सेज़ इकाई के रूप में सुविचार के पश्चात, किसी भी पोतवणिक अथवा आयातक को किसी भी तरह से कोई लाभ नहीं हुआ है सिवा इसके कि आईजीटीपीएल को अन्य देशों से अपने उपस्करों के आयात पर शुल्क में छूट के।																																																													
(viii).	प्राधिकरण के आदेश का सहारा लेकर आईजीटीपीएल द्वारा हाल ही में आरोपित वृद्धि की हम भर्त्सना करते हैं और आपसे अनुरोध करते हैं कि कृपया हमारे अनुरोध पर पुनर्विचार करने का कष्ट करें और 2015 की वर्तमान दरों को ही बनाये रखें।																																																													
9.	<b>कोचीन वाणिज्य और उद्योग चैम्बर्स</b>																																																													
(i).	<p>हम, कोचीन वाणिज्य और उद्योग चैम्बर्स, केरल में बड़े शिपिंग समुदाय का प्रतिनिधित्व करते हैं और आपको यह अनुरोध करते हुए लिख रहे हैं कि आई जीटीपीएल, कोचीन पर 20 नवंबर, 2016 से प्रभावी टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों के संशोधन आदेश पर पुनर्विचार करें। बल्लारपदम स्थित अंतरराष्ट्रीय कंटेनर पोतांतरण टर्मिनल के आरंभ से ही, हमारे सदस्य परिवहन और अतिरिक्त लागतों और कोचीन में संवर्धित प्रहस्तन प्रभारों को वहन कर रहे हैं। तृतीकोरण और मंगलौर के निकटवर्ती पत्तनों के साथ दरों की तुलना करने पर हमारे सदस्यों को पड़ोसी पत्तनों से व्यापार करने के लिए बाध्य होना पड़ा है जिससे कोचीन पत्तन पर गंभीर प्रभाव पड़ेगा।</p>																																																													
<p>आईजीटीपीएल समयक समीक्षा प्रक्रिया और लागू दिशानिर्देशों पर विचार करने के पश्चात प्राधिकरण द्वारा नियत और अनुमोदित प्रभारों की उगाही करता है</p> <p>सीसीसीआई प्रशुल्क की तुलना अन्य पत्तनों से कर रहा है। ऐसी तुलना वैध नहीं है क्योंकि प्रत्येक पत्तन के प्रशुल्क प्रदत्त अवसंरचना/नियोजित पूंजी तथा लागू दिशा-निर्देशों के आधार पर प्राधिकरण द्वारा नियत किए जाते हैं।</p> <p>पिछले कुछ वर्षों में वृद्धि, दक्षिण भारत की तुलना में नीचे दर्शाई जाती है:</p>																																																														
<table><tr><th rowspan="2">आईजीटीपी एल</th><th colspan="2">आईसीटीटी कोचीन</th><th colspan="2">दक्षिणभारत बाजार</th></tr><tr><th>वित्तीय वर्ष</th><th>टीईयू</th><th>वर्ष दर वर्ष वृद्धि</th><th>टीईयू</th><th>वर्ष दर वर्ष वृद्धि</th></tr><tr><td>2009-10</td><td>289,380</td><td></td><td></td><td>1,866,851</td><td></td></tr><tr><td>2010-11</td><td>312,189</td><td>7.9%</td><td></td><td>2,025,647</td><td>8.5</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>337,053</td><td>8.0%</td><td></td><td>2,336,892</td><td>15.4</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>334,925</td><td>(0.6)%</td><td></td><td>2,338,687</td><td>0.1</td></tr><tr><td>2013-14</td><td>346,204</td><td>3.4%</td><td></td><td>2,325,049</td><td>(0.6)</td></tr><tr><td>2014-15</td><td>366,376</td><td>5.8%</td><td></td><td>2,519,960</td><td>8.4</td></tr><tr><td>2015-16</td><td>419,550</td><td>14.5%</td><td></td><td>2,708,676</td><td>7.5</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>					आईजीटीपी एल	आईसीटीटी कोचीन		दक्षिणभारत बाजार		वित्तीय वर्ष	टीईयू	वर्ष दर वर्ष वृद्धि	टीईयू	वर्ष दर वर्ष वृद्धि	2009-10	289,380			1,866,851		2010-11	312,189	7.9%		2,025,647	8.5	2011-12	337,053	8.0%		2,336,892	15.4	2012-13	334,925	(0.6)%		2,338,687	0.1	2013-14	346,204	3.4%		2,325,049	(0.6)	2014-15	366,376	5.8%		2,519,960	8.4	2015-16	419,550	14.5%		2,708,676	7.5						
आईजीटीपी एल	आईसीटीटी कोचीन		दक्षिणभारत बाजार																																																											
	वित्तीय वर्ष	टीईयू	वर्ष दर वर्ष वृद्धि	टीईयू	वर्ष दर वर्ष वृद्धि																																																									
2009-10	289,380			1,866,851																																																										
2010-11	312,189	7.9%		2,025,647	8.5																																																									
2011-12	337,053	8.0%		2,336,892	15.4																																																									
2012-13	334,925	(0.6)%		2,338,687	0.1																																																									
2013-14	346,204	3.4%		2,325,049	(0.6)																																																									
2014-15	366,376	5.8%		2,519,960	8.4																																																									
2015-16	419,550	14.5%		2,708,676	7.5																																																									

		<table><tr><td>अप्रैल - दिसंबर 2015 वाईटीडी</td><td>306,264</td><td></td><td>2,001,104</td><td></td></tr><tr><td>अप्रैल - दिसंबर 2016 वाईटीडी</td><td>366,859</td><td>19.8%</td><td>2,225,546</td><td>11.2</td></tr></table> <p>याचिकाकर्ताओं का आरोप कि व्यापार आईजीटीपीएल से दूर हो रहा है प्रयोक्ताओं के वास्तविक तथ्यों से समर्थित नहीं है। जैसा कि हमने अपने पूर्व के पत्रों में उल्लेख किया है आईजीटीपीएल की प्रमात्रा में वृद्धि महत्वपूर्ण है।</p>	अप्रैल - दिसंबर 2015 वाईटीडी	306,264		2,001,104		अप्रैल - दिसंबर 2016 वाईटीडी	366,859	19.8%	2,225,546	11.2																																		
अप्रैल - दिसंबर 2015 वाईटीडी	306,264		2,001,104																																											
अप्रैल - दिसंबर 2016 वाईटीडी	366,859	19.8%	2,225,546	11.2																																										
(ii).	<p>व्यापार के विपथन से हमारे परम्परागत उद्योगों जैसे कॉयूर, काजू, चाय, काफी, मसाले तथा सत्र को कठिनाईयों का सामना करना पड़ रहा है जिनका निर्यात मुख्यतः कोचीन पत्तन केरल से होता है। हमारे बाजार विशुद्ध रूप से अंतरराष्ट्रीय कीमतों पर निर्भर रहते हैं और कोई भी अतिरिक्त लागत अंतरराष्ट्रीय बाजार में हमारे उत्पादों की प्रतिस्पर्धा को प्रभावित करती है।</p>	<p>नीचे 2011 से 2016 तक कोचीन में इन वस्तुओं का टीईयू में कंटेनर वाल्यूम दिया गया है, जैसा कोचीन चैम्बर्स ऑफ कामर्स स्टेटिक्स में दिया गया है। वर्ष 2016 के आंकड़ों में जनवरी-नवम्बर तक के वास्तविक आंकड़े हैं और दिसम्बर के अनुमानित</p> <table><tr><th>वस्तु</th><th>2011</th><th>2012</th><th>2013</th><th>2014</th><th>2015</th><th>2016</th></tr><tr><td>काफी और काफी उत्पाद निर्यात</td><td>5,193</td><td>4,445</td><td>3,690</td><td>3,366</td><td>3,346</td><td>3,265</td></tr><tr><td>कच्चा काजू आयात</td><td>17,693</td><td>15,950</td><td>13,600</td><td>12,477</td><td>9,874</td><td>5,935</td></tr><tr><td>कॉयूर और कॉयूर उत्पाद निर्यात</td><td>11,068</td><td>11,069</td><td>11,247</td><td>13,812</td><td>13,694</td><td>21,879</td></tr></table> <p>कॉयूर और कॉयूर उत्पाद वाल्यूम: जैसा कि ऊपर से देखा जा सकता है कि कॉयूर तथा कॉयूर उत्पाद निर्यात में वास्तव में बढ़ोतरी हुई है। हमने कॉयूर और कॉयूर उत्पादों की अपनी प्रमात्रा में अपने उद्यमशील बाजार प्रयासों द्वारा और अपने विपणन लोगों को कॉयूर कार्गो उत्पादन क्षेत्रों में तैनात करके और बड़े प्रतिस्पर्धात्मक आपूर्ति श्रृंखला समाधानों का प्रस्ताव करके 60 प्रतिशत तक बढ़ाया है।</p> <p>काफी व्यवसाय: कॉफी वह उत्पाद है जो कर्नाटक में अर्थात् चिकमंगलूर, कांडागु और हासन में अधिक होता है और वे काफी उत्पादन का 72% पैदावार करते हैं उसके बाद केरल 20% और तमिलनाडु 5% तथा आंध्र 3% आते हैं।</p> <p>पहले कर्नाटक से काफी कार्गो का एक भाग कोचीन आया करता था क्योंकि मंगलौर पत्तन का सड़क मार्ग अच्छा नहीं था और फीडर पोतों की आवृत्ति कम थी।</p> <p>काफी उत्पादन क्षेत्रों से मंगलौर और कोचीन पत्तन की तुलनात्मक दूरी निम्नवत् है:</p> <table><tr><th>दूरी कि.मी. में</th><th>मंगलौर</th><th>कोचीन</th><th>अंतर</th></tr><tr><td>चिकमंगलूर</td><td>153</td><td>494</td><td>341</td></tr><tr><td>कोडागु</td><td>153</td><td>346</td><td>193</td></tr><tr><td>हासन</td><td>174</td><td>464</td><td>290</td></tr></table> <p>फीडर पोत प्रचालक द्वारा मंगलौर से प्रभारित स्लॉट दरें भी काफी ऊंची थी जिससे सागर भाड़ा दरें कोचीन की अपेक्षा मंगलौर में काफी ऊंची थी। इस प्रकार परिवहन, भाड़ा आदि सहित समग्र लागत के लिए कोचीन लाभ की स्थिति में था। मंगलौर में नई फीडर सेवाओं के आरंभ होने से, पोत श्रेणी में अब सुधार हुआ है। इसके अतिरिक्त फीडर स्लॉट दरें भी गिरकर आधे से कम रह गई हैं, जिसके परिणामस्वरूप शिपिंग लाइन सागर भाड़ा</p>	वस्तु	2011	2012	2013	2014	2015	2016	काफी और काफी उत्पाद निर्यात	5,193	4,445	3,690	3,366	3,346	3,265	कच्चा काजू आयात	17,693	15,950	13,600	12,477	9,874	5,935	कॉयूर और कॉयूर उत्पाद निर्यात	11,068	11,069	11,247	13,812	13,694	21,879	दूरी कि.मी. में	मंगलौर	कोचीन	अंतर	चिकमंगलूर	153	494	341	कोडागु	153	346	193	हासन	174	464	290
वस्तु	2011	2012	2013	2014	2015	2016																																								
काफी और काफी उत्पाद निर्यात	5,193	4,445	3,690	3,366	3,346	3,265																																								
कच्चा काजू आयात	17,693	15,950	13,600	12,477	9,874	5,935																																								
कॉयूर और कॉयूर उत्पाद निर्यात	11,068	11,069	11,247	13,812	13,694	21,879																																								
दूरी कि.मी. में	मंगलौर	कोचीन	अंतर																																											
चिकमंगलूर	153	494	341																																											
कोडागु	153	346	193																																											
हासन	174	464	290																																											

दरों में भी गिरावट आई। परिणामी प्रभाव यह था कि घटे हुए सागर भाड़ा अंतर और उच्च दुलाई दर (अधिक दूरी) से कोचीन आना वित्तीय रूप से अनुकूल नहीं रहा क्योंकि एक टीईयू के लिए दुलाई में लागत अंतर भारतीय रूप में 17,000-18000/- के बीच में है (चिकमंगलूर से 43000 भा.रु. कोचीन के और 25,000 मंगलूर के 20' कंटेनर के लिए) लेकिन, आईजीटीपीएल कर्नाटक काफी उत्पादन क्षेत्र से अभी भी व्यापार प्राप्त कर रहा है और पिछले कई वर्षों से व्यापार को न्यूनाधिक बनाए रखे हुए हैं।

काजू व्यापार: प्रतिकूल औद्योगिक वातावरण का सामना करने से केरल में काजू की फैक्ट्रियां बंद होती जा रही हैं और वर्षों से कन्याकुमारी स्थानांतरित हो रही है। उद्योग के एक बार शिफ्ट हो जाने से और अधिकतर उद्योग कन्याकुमारी का रुख कर रहे हैं तो कार्गो भी कोचीन से तूतीकोरण की निकटता के कारण, जो मात्र 133 कि.मी. है, कारण को परिवर्तित होना आरंभ हो गया क्योंकि वहां से कोचीन की दूरी लगभग 300 कि.मी. है, और परिवहन दुलाई की लागत भी कम आती है। पश्चिमी अफ्रीका के काजू को कभी-कभी सुखाने की जरूरत पड़ती है और इसके लिए तमिलनाडु की जलवायु माफिक है। साथ ही तमिलनाडु की अपेक्षा केरल में भंडारण प्रभार भी अधिक है जिसकी वजह से व्यापारी अपने भंडारों को तमिलनाडु परिवर्तित कर ले गए हैं।

तमिलनाडु की कम भंडार लागत के प्रभाव को कम करने के लिए आईजीटीपीएल सभी आयातित काजू को 14 दिन निःशुल्क भंडारण की सुविधा दे रहा है। इसके अतिरिक्त, हम शिपिंग लाइंस के साथ कार्य कर रहे हैं जिससे मुख्य लाइन सेवाओं को सीधे कोचीन लाया जाए ताकि कोचीन व्यवसाय उत्तम भाड़ा दरों और मार्गस्थ समय का लाभ उठा सके क्योंकि फीडरिंग और पोतांतरण शिपिंग लाइन की लागत से समाप्त हो जाता है और कि मंगलूर, तूतीकोरण जैसे अन्य प्लतनों काजू कार्गो पोतांतरण भी नहीं होता। जनवरी, 2017 में हम सीएमए (विश्व में तीसरा सबसे बड़ा मालवाहक) के पोत को अफ्रीका से कोचीन को आकर्षित करने में सफल रहे हैं। जिसने स्थानीय सुपुर्दगी और पोतांतरण के लिए 900 टीईयू कार्गो उतारा।

हम उक्त के समर्थन में आपके रिकार्ड के लिए संगत समाचार पत्र का लेख संलग्न कर रहे हैं।

चाय का व्यापार: हमारा व्यापार 2011 से 2015 तक स्थिर है। 2016 में 9 प्रतिशत की गिरावट आई है यह दक्षिण भारत में उत्पादन में गिरावट के कारण है जिसने निर्यातकों के लिए क्रय मूल्य में वृद्धि कर दी और साथ ही अंतरराष्ट्रीय बाजार में अत्यधिक आपूर्ति के कारण अंतरराष्ट्रीय बाजार में कीमतें गिर गईं। इन दोनों का संयुक्त प्रभाव होने से निर्यात में गिरावट आई।

चाय उत्पादन और कोचीन के रास्ते निर्यात 2011-16 में इस प्रकार है:-

	2011	2012	2013	2014	2015
दक्षिण भारत में चाय का उत्पादन (एमकेजी) (स्रोत चाय बोर्ड)	240	239	242	242	228
कोचीन के रास्ते निर्यात (टीईयू में)	7,922	7,279	7,145	7,223	7,199
	2016	गिरावट 2016 बनाम 2015	2015-16 (अप्रैल-सितंबर)	2016-17 (अप्रैल-सितंबर)	गिरावट
दक्षिण भारत में चाय का उत्पादन (एमकेजी) (स्रोत चाय बोर्ड)	एनए	एन	130	114	12%
कोचीन के रास्ते निर्यात (टीईयू में)	6,557	9%	3559	3265	8%

14.11.2016 के इकॉनॉमिक्स टाइम्स में एक लेख का यहां उल्लेख किया जाता है जिसमें वित्त वर्ष के अप्रैल-सितम्बर, 2016-17 के दौरान दक्षिण भारत में उत्पादन में गिरावट दर्शायी गई है।

<http://economictimes.indiatimes.com/news/economy/agriculture/tea-production-in-india-increases-by-18-74-percent/articleshow/55416724.cms>

Quote

2016-17 (अप्रैल-सितंबर) के दौरान चाय उत्पादन का आकलन तुलनात्मक अवधि में 795.86 के प्रति 795.89 एम कि.ग्रा. है। उत्तरी भारत में उत्पादन 681.54 एम कि.ग्रा. है (15.71 एम कि.ग्रा की वृद्धि जबकि दक्षिण भारत में उत्पादन 114.35 एम कि.ग्रा है। 15.68 एम कि.ग्रा. की गिरावट 1 उत्तर भारत में इस्टेट फैक्ट्री उत्पादन 1.57 प्रतिशत बढ़ा है जबकि दक्षिण भारत में 0.4 प्रतिशत गिरावट आई है। बीएलएफ उत्पादन उत्तर भारत में 4.07 प्रतिशत बढ़ा है जबकि दक्षिण भारत में 15.78 प्रतिशत कम हुआ है।

अनकोट

10/01/2017 के इकॉनॉमिक्स टाइम्स के लेख का हवाला दिया जा सकता है जिसमें उल्लेख किया गया है कि केन्या में उत्पादन में 50 प्रतिशत का सुधार हुआ है और इस प्रकार अंतरराष्ट्रीय बाजार में अत्यधिक आपूर्ति हो गई।

<http://economictimes.indiatimes.com/markets/stocks/news/tea-stocks-perk-up-but-experts-remain-cautious/articleshow/56437587.cms>

Quote

केन्या ने पिछले वर्ष अपने उत्पादन में 50 प्रतिशत से भी अधिक की वृद्धि की है जिसके परिणाम स्वरूप अत्यधिक आपूर्ति हुई और अंतरराष्ट्रीय बाजार में चाय की कीमतें गिर गई।

अनकोट

नीचे दिया गया चार्ट 2016 में चाय की कीमतों में अत्यधिक गिरावट को दर्शाता है।

[https://ycharts.com/indicators/world\\_tea\\_price](https://ycharts.com/indicators/world_tea_price)



मसाला व्यापार:

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
मसाले	6,223	6,897	7,131	7,235	8,101	7,227

2011-2014 के वर्षों के दौरान मसाले का व्यापार स्थिर था। सीसीसीआई के आंकड़ों के अनुसार 2016 में व्यापार में गिरावट आई। लेकिन जब हमने निर्यात वार व्यौरे की जांच की हम यह देख सके सभी बड़े निर्यातकों का व्यापार बढ़ा है। यह नोट किया गया कि ईस्टर्न कोंडिमेंट्स के निर्यात को कार्गो: खाद्यान्न के अंतर्गत दर्शाया गया है, यदि 400 टीईयू के लगभग इस

		व्यापार को भी 2016 मसाला व्यापार में जोड़ा जाता है तो मसाला व्यापार के 2015 और 2016 में काफी कम अंतर रह जाता है। शेष अंतर काली मिर्च निर्यात में है क्योंकि काली मिर्च का उत्पादन काफी कम है और नकारात्मक 47 प्रतिशत वृद्धि हुई है जैसा कि 2016 अप्रैल-सितंबर बनाम 2015 की अवधि के लिए मसाला बोर्ड द्वारा आकलन किया गया है। इसका भारत के मसाला निर्यात पर प्रभाव पड़ा था।
(iii).	आईजीटीपीएल ने वल्लारपदम टर्मिनल पर 20 नवंबर, 2016 से संबंधित टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों (टीएचसी) और अन्य प्रभारों सूचना जारी की है। वास्तव में, कोचीन पत्तन में टीएचसी 2005 में 2950 रु. था जो अब बढ़कर 7500/- रु. हो गया है।	सीसीसीआई ने प्रशुल्क का गलत उल्लेख किया है। सही प्रशुल्क 20' कंटेनर के लिए इस प्रकार है: एक अमरीकी डालर=67 रु. लेते हुए। 21 अक्तूबर, 2005 को दरमान-राजपत्र संख्या 145-3544/-रु. 15 नवंबर, 2016 को लागू दरमान-राजपत्र संख्या 408-6480/-रु. आईजीटीपीएल प्राधिकरण द्वारा नियत प्रशुल्क प्रभारित करता है। आईसीटीटी पर ग्राहकों द्वारा प्राप्त सेवा स्तरों/सेवा की गुणवत्ता को आरजीसीटीटी पर प्रदत्त सेवाओं से तुलना नहीं की जा सकती। सभी हितधारकों को संबंधित वर्ष उत्पादकता, कम ट्रक टर्नओवर समय, तीव्र पोत टर्न अराउण्ड आदि से लाभ हुआ है। संबंधित व्यापार से इन लाभों का साक्ष्य मिलता है।
(iv).	यद्यपि प्राधिकरण ने इन अधिकतम दरों को हितधारकों के साथ संयुक्त बैठक करने के पश्चात अनुमोदित किया था, हम यह महसूस करते हैं कि निर्यातकों, आयातकों और हमारे जैसे व्यापार निकायों के अभ्यावेदनों और सुझावों पर इन संबंधित दरों को निकालते समय विचार नहीं किया गया।	24 अक्तूबर, 2016 की प्राधिकरण की अधिसूचना, जिसके द्वारा सकारण आदेश जारी किया गया था, में प्राधिकरण ने विभिन्न परामर्शों का व्यौरा दिया है।
(v).	यह नोट कर चौकाने वाली बात है कि जबकि आईजीटीपीएल केरल में कोचीन पत्तन के वर्तमान ग्राहकों की दरों में नियमित रूप से वृद्धि करता जा रहा है, वे तूतीकोरण, चेन्नई और मंगलोर जैसे पत्तनों पर अपने ग्राहकों को प्रोत्साहन और छूट प्रदान कर रहा है जो केरल में उनके अपनी उच्च दरों की स्वीकृति है।	केरल राज्य में उद्योग-धंधे सीमित हैं और केरल बाजार/कागों आधार का काफी कम विकास हुआ है। आईजीटीपीएल के लिए मात्रा में सुधार लाना और पत्तन को मुख्य लाइन पोत के लिए काल विकल्प के लिए आकर्षित पत्तन बनाना, हम तमिलनाडु और कर्नाटक के पृष्ठप्रदेश से कागों की ओर देखते हैं। ऐसे कागों को दूसरे मार्ग पर मोड़ने के लिए आईजीटीपीएल ने पृष्ठप्रदेश में ग्राहकों से मिलने और उन्हें समाधान प्रदान करने के लिए तमिलनाडु और कर्नाटक में विपणन टीम तैनात कर रखी है। ग्राहकों ने वाल्यार चैक पोस्ट पार करने में विलंब तूतीकोरण की अपेक्षा कोचीन को हुलाई की ऊंची लागत, चेन्नई और तूतीकोरण जैसे अन्य पत्तनों की तुलना में शिपिंग लाइनों की उच्च किराया लागत आदि जैसी अनेकों समस्याओं को उजागर किया। उपयुक्त प्राधिकारियों की सहायता से ब्यालर चैक पोस्ट पर सीलबंद कंटेनरों का मुद्दा सुलझा लिया गया है। इसके अतिरिक्त, समग्र लागत अंतरों को कम करने के उद्देश्य से हमने इन ग्राहकों से दर समानता स्कीम का प्रस्ताव रखा है ताकि उन्हें राजी किया जा सके और उनकी आपूर्ति श्रृंखला को अन्य पत्तनों से कोचीन की ओर पुनः समंजित कराया जा सके और हमें इसमें काफी सफलता भी मिली है जैसा हमारी वृद्धि दर से देखा जा सकता है। दक्षिण भारत बाजार वृद्धि की तुलना में हमारी वृद्धि से सफलता का अंदाजा नीचे दी गई तालिका से लगाया जा सकता है:

वित्तीय वर्ष	आईसीटीटी कोचीन		दक्षिण भारत बाजार	
	टीईयू	वर्ष-दर - वृद्धि	टीईयू	वर्ष दर वर्ष वृद्धि %
2009-10	289,380		1,866,851	
2010-11	312,189	7.9%	2,025,647	8.5
2011-12	337,053	8.0%	2,336,892	15.4
2012-13	334,925	(0.6)%	2,338,687	0.1
2013-14	346,204	3.4%	2,325,049	(0.6)
2014-15	366,376	5.8%	2,519,960	8.4
2015-16	419,550	14.5%	2,708,676	7.5
अप्रैल- दिसंबर वाईटीडी 2015	306,264		2,001,104	
अप्रैल- दिसंबर वाईटीडी 2016	366,859	19.8%	2,225,546	11.2

		<p>पृष्ठप्रदेश से कार्गो व्यापार में संवर्धन के लिए महत्वपूर्ण है क्योंकि व्यापार की अधिकतम मात्रा शिपिंग लाइनों में यह धारणा सृजित कर सकती है कि मेनलाइन पोत कॉल कोचीन में की जाए। अतः हम व्यापार को टर्मिनल की ओर मोड़ने के लिए दर समानीकरण कदम उठाते हैं और आईजीटीपीएल पर वर्तमान वित्तीय स्थिति के बावजूद भी दीर्घ कालीन सम्भावनाओं को तलाशते हैं और व्यापार को लाभ देते हैं। इसे हम 2017 में 13.5 तक की वृद्धि करने का अनुमान लगाते हैं। यह नोट किया जाना चाहिए कि प्राधिकरण ने प्रशुल्क संशोधन के लिए प्रक्षेपित राजस्व आकलन से घटौती के रूप में इन प्रक्षेपित समानीकरण दर कदमों पर सुविचार नहीं किया है।</p> <p>आईजीटीपीएल स्थानीय केरल व्यापार को विभिन्न छूटें और प्रोत्साहन देता है, जैसे आयात/निर्यात कंटेनरों पर विस्तारित निःशुल्क भंडार दिवस; काजू कार्गो के लिए अतिरिक्त निःशुल्क दिवस, मुख्य लाइन पोतों अथवा रेल द्वारा आवाजाही कंटेनरों के लिए अतिरिक्त निःशुल्क दिवस। स्थानीय व्यवसाय संवर्धित मुख्य लाइन/प्रत्यक्ष पोत काल से भी लाभान्वित हुआ है, क्योंकि इससे उनका मार्गस्थ समय बचता है तथा निर्यातक/ आयातक की समग्र लागत भी कम आती है।</p> <p>सीसीसीआई का यह तर्क कि वे तृतीकोरण, चेन्नई और मंगलोर जैसे पत्तनों पर अपने ग्राहकों को प्रोत्साहन और छूट प्रदान कर रहा है जो केरल में उनके अपनी उच्च दरों की स्वीकृति है। दर समानता, उपायों की जरूरत को मान्यता नहीं देता न ही सीसीसीआई ने संवर्धित मेनलाइन प्रत्यक्ष पोत काल के लाभों के साथ स्थानीय केरल को दी जा रही छूटों और रिसायतों को मान्यता दी है।</p>
(vi).	आईजीटीपीएल को सेज यूनिट के रूप में घोषित किये जाने से किसी भी तरह से शिपर्स अथवा निर्यातकों को कोई लाभ नहीं हुआ है सिवा इसके इससे कि आईजीटीपीएल द्वारा मंगवाये गए उपस्करों पर उसे मिली शुल्क छूट को।	यह सच है कि आईजीटीपीएल ने विधि अनुसार उपस्करों के आयात पर शुल्क में छूट प्राप्त की थी। लेकिन, यह नोट किया जाना चाहिए कि आईजीटीपीएल द्वारा प्राप्त शुल्क छूट के परिणामस्वरूप नियोजित पूंजी पर लागत घटी तथा कर छूट से प्रचालन लागतों में घटौती हुई। परिणामतः प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क में कमी आई जिससे व्यापार को लाभ हुआ। सीसीसीआई का तर्क कि आईजीटीपीएल की सेज के रूप में घोषणा से पोतवणिकों अथवा निर्यातकों को कोई लाभ नहीं हुआ ठीक नहीं है।
(vii).	31 मार्च तक 4.5 प्रतिशत की वृद्धि को प्रस्तावित दर और 4.5 प्रतिशत की और वृद्धि से कोचीन को भारत में अधिकतम टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों वाला पोत बना देगा। संवर्धित टीएचसी को लागू करने का प्रत्यक्ष प्रभाव यह होगा कि निर्यातक/ आयातक कोचीन में ऊंचे टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों से बचने के लिए अपने कंटेनरों को पड़ोसी पत्तनों को भुक्त करने को बाध्य होगा परिणामस्वरूप कोचीन/केरल में व्यापारी बन्धुओं को व्यापार में हानि उठानी पड़ेगी।	यह निवेदन है कि प्रचालक का टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार ही एक ऐसा इकलौता कारक है जिसे पोतवणिकों ने कंटेनर की मूवमेंट के लिए सुविचारा है। इस आरोप के बावजूद कि टीएचसी ऊँचा है, आईजीटी इस स्थिति में है कि वह उत्तम सेवा गुणवत्ता और उत्पाद प्रदान कर तृतीकोरण और चेन्नई की पृष्ठप्रदेश से अतिरिक्त कार्गो आकर्षित कर सकता है।

8.3. सीएसए और सीसीएचए द्वारा दायर समीक्षा आवेदन पर अपनी टिप्पणियां भेजने के हमारे अनुरोध के प्रत्युत्तर में आईजीटीपीएल ने 10 मार्च, 2017 के अपने पत्र के द्वारा अपनी टिप्पणियों भेजी। सीएसए और सीसीएचए द्वारा समीक्षा आवेदन में उठाये गए मुद्दे और आईजीटीपीएल का उत्तर का सार निम्नलिखित सारणी में दिया गया है:-

क्र.सं.	सीएसए और सीसीएचए द्वारा समीक्षा आवेदन में उठाये गए बिन्दु	आईजीटीपीएल द्वारा दिया गया उत्तर
(i).	प्रथम याचिकाकर्ता स्टीमर एजेंट्स की प्रतिनिधि-एसोसिएशन है जो कोचीन पत्तन में जहाजी लाइनों का प्रतिनिधित्व करती है जिसके माध्यम से कंटेनरों का आयात/निर्यात होता है। याचिकाकर्ता का प्रतिनिधित्व उसके अध्यक्ष श्री प्रकाशन के द्वारा किया गया है जो रिट याचिका दायर करने में सक्षम हैं। दूसरा याचिकाकर्ता कस्टम हाउस एजेंटों (सीएचई) के हितों का प्रतिनिधित्व करने वाला निकाय है, जो कोचीन पत्तन में आयातकों और निर्यातकों के क्लीयरिंग और फार्वाडिंग एजेंटों के रूप में कार्य करते हैं और अपने सदस्यों के वैध हितों का उनके कर्तव्यों और उत्तरदायित्वों को निभाने में संरक्षण करते हैं, जो कोचीन में सागर पत्तन और हवाई पत्तन पर लाइसेंस धारक कस्टम हाउस एजेंट के रूप में कार्य करते हैं कोचीन सागर पत्तन और हवाई पत्तन पर आयात/निर्यात को बढ़ावा देते हैं। दूसरे याचिकाकर्ता का प्रतिनिधित्व उसके सचिव श्री एन्ड्रयू एंटोनियो फर्नांडेज ने किया है।	हमें कोई टिप्पणी नहीं करनी है।

(ii).	दूसरा प्रतिवादी कोचीन पत्तन न्यास है, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के अंतर्गत महापत्तन के रूप में कार्यरत है दूसरे प्रतिवादी कोचीन पत्तन न्यास के साथ बीओटी (निर्माण, प्रचालन और हस्तांतरण) लाइसेंस करार के अनुसार पहले प्रतिवादी/इंडिया गेटवे टर्मिनल प्रा.लि. ने बल्लारपदम में अंतरराष्ट्रीय कंटेनर पोतांतरण टर्मिनल (आईसीटीटी) का निर्माण किया और अब बल्लारपदम पर पहले प्रतिवादी द्वारा प्रचालित किया जा रहा है जिसे विशेष आर्थिक ज़ोन (सेज़) के रूप में अधिसूचित किया गया है (तीसरा प्रतिवादी सांविधिक मैरिटाइम प्राधिकरण है जिसे भारत सरकार द्वारा मर्चेंट शिपिंग अधिनियम, 1958 के द्वारा नियुक्त किया गया है और जो सुरक्षा अपेक्षाओं से संबंधित विभिन्न अंतरराष्ट्रीय कन्वेंशनों और अंतरराष्ट्रीय मैरिटाइम संगठन की अन्य अनिवार्य अपेक्षाओं सहित अधिनियम के उपबंधों के कार्यान्वयन के लिए उत्तरदायी है।	हमें कोई टिप्पणी नहीं करनी है।
(iii).	तीसरे प्रतिवादी के अस्तित्व में आने के पश्चात, इस माननीय प्राधिकरण ने अपने 5 अप्रैल 2009 के आदेश संख्या टीएएमपी/25/2008 आईजीटीपीएल के द्वारा तीसरे प्रतिवादी को लागू दरमानों का अनुमोदन करते हुए आदेश पारित किया और वह 11/08/2009 को अधिसूचित हुआ था। आईजीटीपीएल के उक्त दरमान, जो 11 अगस्त, 2009 को अधिसूचित हुए थे और उक्त दरमान पहले प्रतिवादी पर अब तक लागू हो रहे हैं। लेकिन प्रथम प्रतिवादी ने दरमानों में संशोधन की मनगानी और इकतरफा संशोधन की मांग की और 16/12/2015 को दरमानों में सामान्य संशोधन का एक प्रस्ताव भेजा। उक्त प्रस्ताव में आईजीटीपीएल ने 1 जनवरी से विद्यमान प्रशुल्क में 6.98% की वृद्धि का और 1 अप्रैल, 2016 से वर्ष 2016-17, 2017-18 और 202018-19 के लिए 6.98 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि का प्रस्ताव किया।	हमने बताया है कि याचिकाकर्ताओं ने उल्लेख किया है कि "प्रथम प्रतिवादी ने मनमाने और एकतरफा दरमानों में संशोधन की मांग की .....". हम यह बताना उचित समझते हैं कि दरमानों का अनुमोदन प्राधिकरण के 5 अगस्त, 2009 के आदेश संख्या टीएएमपी/25/2008-आईजीटीपीएल द्वारा किया गया था जो 31 दिसंबर, 2015 तक वैध थे। उक्त कारणों और प्राधिकरण के दिशानिर्देशों के अनुसार हमने प्रशुल्क के संशोधन का प्रस्ताव दायर किया। तत्पश्चात, प्राधिकरण ने समय-समय पर समाप्त प्रशुल्कों की वैधता का तब तक विस्तार किया जब तक प्रशुल्क संशोधन की कार्यवाई पूरी नहीं हो जाती। जो प्रशुल्क 1 जनवरी, 2015 तक लागू थे वे 20 नवंबर, 2016 तक, लागू रहे। हम यह बताना चाहते हैं कि दरमानों में संशोधन का आवेदन प्राधिकरण के दिशानिर्देशों के अनुसार किया गया था और प्राधिकरण की समीक्षा और सत्यापन के अधीन था। इस प्रकार, वह न तो मनमाना था और न ही इकतरफा जैसा कि याचिकाकर्ताओं ने आरोप लगाया है।
(iv).	07/0622016 को एक संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया और पहले प्रतिवादी ने संशोधित लागत विवरण के साथ 30/06/2016 का एक पत्र प्रस्तुत किया और बताया कि उसने अगस्त, 2016 से प्रशुल्क में 9.12 प्रतिशत की वृद्धि का प्रस्ताव किया है। इसके अतिरिक्त तीसरे प्रतिवादी ने 1 अप्रैल, 2017 से आगे वर्ष 2017-18 और 2018-19 के लिए 9.12 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि का प्रस्ताव किया है।	हम यह निवेदन करते हैं कि हमारे 16/12/2015 का हमारा आवेदन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा सभी हितधारकों को परिपत्रित किया गया था। हितधारकों से प्राप्त टिप्पणियों पर हमारी टिप्पणियों के लिए हमें भेजा। हमने अपने 23 मार्च, 2016 के पत्र के द्वारा सभी हितधारकों की टिप्पणियों का उत्तर दिया सिवा कोयम्बटूर कस्टम हाउस और स्टीमर एजेंट एसोसिएशन के क्योंकि उनकी टिप्पणियों हमें तब तक प्राप्त नहीं हुई थीं। प्राधिकरण ने आईजीटीपीएल की प्रतिक्रिया की पावती को सकारण आदेश के खंड 5.1 में दर्ज किया है। प्राधिकरण ने 7 जून, 2016 को संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया और हितधारकों से प्राप्त टिप्पणियों का सारांश और संशोधन आवेदन के संबंध में दिये गए तर्कों को सकारण आदेश के साथ संलग्न किया गया। महत्वपूर्ण है कि हितधारकों ने तब प्रचलित प्रशुल्क को एक वर्ष तक बनाये रखने का अनुरोध किया था। चूंकि तब प्रचलित प्रशुल्क दर दिसंबर, 2015 में समाप्त हो गई परन्तु संशोधित प्रशुल्क दरें 20 नवंबर, 2016 से प्रभावी हुई हैं, इसलिए हितधारकों का तब प्रचलित दरों को एक वर्ष तक बनाए रखने का अनुरोध तो पूरा कर दिया गया। प्राधिकरण के मार्च, 2016 वास्तविक निष्पादन को अद्यतन करने और प्रचलित विनियम दर को अपनाने के निर्देश के आधार पर, 19 मई 2016 के प्राधिकरण के आदेश संख्या टीएएमपी/4/2004-सामान्य को प्रभावी बनाते हुए मार्च, 2016 तक वास्तविकों के आधार पर आकलन में उपयुक्त संशोधन किया गया और महान्यायवादी द्वारा पिछले दौर के अतिरेक/घाटे की प्रयोजनीयता पर दिये गए मत के आधार पर आईजीटीपीएल ने प्रशुल्क संशोधन आवेदन को संशोधित कर 28 जून, 2016 को पुनः प्रस्तुत किया। आईजीटीपीएल के आवेदन में संशोधन और प्रशुल्क संशोधन के प्रभावी होने की निकटतम तारीख 1 अगस्त, 2016 होगी, प्रस्ताव में 1 अगस्त, 2016 से 9.12 प्रतिशत की प्रशुल्क वृद्धि का और तत्पश्चात 1 अप्रैल से वर्ष दर वर्ष 2017-18 और 2018-19 के लिए 9.12 प्रतिशत की वृद्धि का प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया। यह नोट किया जाना चाहिए कि सकारण आदेश के खंड 10 में यह दर्ज है कि मामले की प्रक्रिया के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता और उसके विश्लेषण के आधार पर एक निष्कर्ष तक पहुंचा जा सका। यह अवश्य नोट किया जाए कि याचिकाकर्ताओं ने भी यह पुष्टि की है कि प्राधिकरण ने सभी हितधारकों को अपनी चिंताएं व्यक्त करने का समुचित और पर्याप्त अवसर प्रदान किया।



(v).

याचिकाकर्ता ने दरमानों के लिए पहले प्रतिवादी के प्रस्ताव के विरुद्ध 20/01/2016 को एक उत्तर प्रस्तुत किया। याचिकाकर्ता द्वारा पहले प्रतिवादी को जारी 21.01.2016 के उत्तर की सत्यापित प्रति यहां प्रस्तुत है और प्रदर्श संख्या पी1 के रूप में अंकित है। उक्त उत्तर में, याचिकाकर्ता ने कहा है कि आईजीटीपीएल के न्यून निष्पादन के कारण यातायात आकलन का निर्धारण कम हुआ है। कंटेनर टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार आईजीटीपीएल पर पहले ही अधिक है। इसलिए यातायात तृतीकोरण (पीएसए) और चेन्नई (डीपीडब्ल्यू) जैसे अन्य पत्तनों पर परिवर्तित हो रहा है क्योंकि उनके टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार आईजीटीपीएल की तुलना में 54% और 38% सस्ते हैं। इसके अतिरिक्त, दरों में वृद्धि से यातायात के प्रवास में और वृद्धि हो जाएगी। आईजीटीपीएल ने अपने न्यून निष्पादन के वास्तविक कारण का पता नहीं लगाया है। यह आईजीटीपीएल की सेवाओं के विपणन की कमी और उच्च टर्मिनल प्रहस्तन दरें हैं। दावों की वृद्धि द्वारा लागतों का विलयन आईजीटीपीएल के वर्तमान यातायात में कमी ही लाएगा। आगे और यह बताया गया है कि आईजी- टीपीएल पोतांतरण व्यापार में कुछ भी प्राप्त नहीं कर सकता है जो संपूर्णतः आईजीटीपीएल का उत्तरदायित्व है। आईजीटीपीएल ने 25% के अनुमानित के प्रति 2% मात्रा ही प्राप्त की है। याचिकाकर्ता ने वास्तविक प्रतिफल में घाटे के परिकलन पर विवाद किया है और यह तथ्य कि आईजीटीपीएल ने व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों का प्रकटन नहीं किया है जो निम्न आरओसीई का पात्र होता है, इस प्रकार व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों पर उच्च आरओसीई का दावा कर रहा है। 5.72% से ऊपर आरओसीई के द्वारा आईजीटीपीएल की कोई प्रतिपूर्ति व्यापार से नहीं निकाली जाए अपितु सरकार द्वारा किसी द्विपक्षीय करार के अनुसार अपनी स्वयं की निधियों से निपटायी जाए। यह भी तर्क दिया गया है कि उपलब्ध सुविधाओं के बेहतर प्रयोग से यातायात की मात्रा में संवर्धन लाकर आईजीटीपीएल के राजस्वों में पर्याप्त वृद्धि लाने के लिए एक उचित व्यापारिक योजना कार्यान्वित की जानी चाहिए। टर्मिनल की उद्यमशील विपणनता और प्रशुल्क की प्रतिस्पर्धात्मक दरें प्रदान कर और इस प्रकार आईजीटीपीएल को प्रथम रुचि टर्मिनल बनाकर आईजीटीपीएल की दरों में वृद्धि के प्रस्ताव की कोई भी प्रक्रिया हो उसे रोका जाए।

हमने बताया है कि हमने 23 मार्च, 2016 को प्राधिकरण को पहले याचिकाकर्ता के 22 जनवरी, 2016 और दूसरे याचिकाकर्ता के 12 जनवरी, 2016 के पत्रों का विस्तार से उत्तर प्रस्तुत किया है। चूंकि हमें 21 जनवरी, 2106 के संदर्भित पत्र की प्रति नहीं दी गई है, हम यह मान रहे हैं, हम यह मान रहे हैं कि याचिकाकर्ता 22 जनवरी, 2016 के पत्र को संदर्भित कर रहे हैं। प्राधिकरण को हमारे उत्तर की प्रति संलग्न है और उसे अनुलग्नक 'क' कहा गया है।

वर्ष	चेन्नई		तृतीकोरण		कोचीन	
	प्रमात्रा	वृद्धि%	प्रमात्रा	वृद्धि%	प्रमात्रा	वृद्धि%
2014	1,532,723	3.86%	545,605	10.52%	362,590	5.43%
2015	1,535,800	0.20%	598,239	9.65%	391,951	8.10%
2016	1,517,168	-1.21%	638,345	6.70%	480,145	22.50%

आईजीटीपीएल और डीपी वर्ल्ड आईसीटीटी को बाजार में लाने के विश्व स्तर पर और क्षेत्रीय/स्थानीय स्तर पर सभी प्रयास कर रहे हैं। यह भी नोट किया जाना चाहिए कि ऐतिहासिक रूप से कोचीन में बाजार और पृष्ठप्रदेश चेन्नई और तृतीकोरण पत्तनों को उपलब्ध बाजार की तुलना में काफी छोटा है। इसके अतिरिक्त, यह भी नोट किया जाना चाहिए कि इनमें से प्रत्येक पत्तन पर व्यापार, कार्गो मिश्रण और निवेश भिन्न हैं अतः तुलनीय नहीं हैं। हर हाल में, याचिकाकर्ताओं द्वारा लगाये गए विभिन्न आरोपों के होते हुए भी, तथ्य यह है कि आईसीटीटी में व्यापार बढ़ रहा है जैसा कि ऊपर सारणी में दिया गया है। जनवरी से दिसंबर, 2016 में व्यापार की प्रमात्रा 480145 टीईयू रही है जबकि जनवरी-दिसंबर, 2015 की अवधि के लिए यह 391,951 टीईयू थी जो 22.5% की वृद्धि बनती है। चेन्नई में तुलनात्मक वृद्धि 0.60% और तृतीकोरण में 6.95% है।

इसके अतिरिक्त, चेन्नई, तृतीकोरण और कोचीन में प्रभारित प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित हैं और अनुमोदन समान दिशानिर्देशों अर्थात् प्राधिकरण दिशानिर्देश पर आधारित है। जैसा कि ऊपर दी गई सारणी से कोचीन में व्यापार की वृद्धि देखी जा सकती है, हम यह कहते हैं कि याचिकाकर्ताओं का यह तर्क कि प्रशुल्क में वृद्धि से यातायात अन्य पत्तनों को परिवर्तित हो जायेगा, दोषपूर्ण है। आईसीटीटी के आरंभ के पश्चात, बहुत सी मेनलाइनों सेवाओं ने आईसीटीटी पर आना आरंभ कर दिया है; व्यापार वृद्धि में योगदान कर रही हैं। भविष्य के लिए हमारा व्यापार आकलन भी 12.38 प्रतिशत से 17.55 प्रतिशत वृद्धि को दर्शाता है। सीओपीटी ने भी यह संकेत दिया है कि आकलन यथोचित हैं, खंड 6(क)(4) में दर्ज। व्यापार वृद्धि भी हमारे दृष्टिकोण का समर्थन करती है (जैसा हमारे 23 मार्च, 2016 के उत्तर में बताया गया है) कि कंटेनर यातायात अनेक कारकों पर निर्भर करता है जिनमें मुख्य लाइन कैनकटीविटी टर्मिनल उत्पादकता, व्यापार की प्रमात्रा को प्राप्त न कर पाना मुख्यतः; कोलम्बो की क्षमताओं में वृद्धि के कारण; ड्राफ्ट उपलब्ध न हो पाना, तुलनात्मक उच्च वी आरसी की वजह से घटिया फीडर कैंकटीविटी 0 से 8 प्रतिशत की वृद्धि के साथ दक्षिण भारत का सुस्त बाजार, सीएफसी सुविधाओं का उपलब्ध न होना और अन्य लागत कारक जो आईजीटीपीएल के नियंत्रण से बाहर/इतर होते हैं परन्तु वे पोतवणिकों/परेषितियों के निर्णयों को प्रभावित करते हैं कि कौन सा पत्तन प्रयोग में लाना है आदि शामिल होते हैं।

यह भी हैरानी की बात है कि पहला याचिकाकर्ता (स्टीमर एजेंट) जो शिपिंग लाइन (जो वास्तव में कंटेनर को मूव करते हैं) भी इस मत का है कि आईसीटीटी पर व्यापार लाना "पूर्णतः आईजीटीपीएल का उत्तरदायित्व" है। इस तथ्य के बावजूद कि पहला याचिकाकर्ता यह भली भांति जानता है कि आईजीटीपीएल अत्यधिक प्रतिस्पर्धी टीपी प्रशुल्क प्रदान कर रहा है और (प्राधिकरण द्वारा नियत प्रशुल्क अधिकतम सीमा के होने के कारण) आईजीटीपीएल ग्राहकों को आकर्षित करने के लिए, पोतांतरण के साथ-साथ ओडी कार्गो के लिए छूट प्रदान कर रहा है।

याचिकाकर्ता ने यह तर्क भी दिया है कि आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत आकलन में व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों के मूल्य को प्रकट नहीं किया गया है। इन परिसंपत्तियों को प्राधिकरण दिशानिर्देशों के खंड 2.9.7 तथा

		2.9.8 अधिक विशिष्ट तौर पर फार्म 4 में "व्यापार की सहायता के लिए सृजित परिसम्पत्तियां अर्थात् अस्पताल, स्कूल आदि" के रूप में स्पष्ट किया गया है। क्योंकि आईजीटीपीएल के पास इस श्रेणी की कोई परिसम्पत्ति नहीं है, आईजीटीपीएल परिकलन में सम्पत्ति के प्रकटन की अपेक्षा नहीं है। याचिकाकर्ताओं की मांग कि 5.72 प्रतिशत के आरओसीई के अतिरेक में प्रतिफल (याचिकाकर्ताओं द्वारा संस्तुत) का भारत सरकार द्वारा अपनी विधियों से निपटारा किया जाये, वर्तमान दिशानिर्देशों के अनुरूप नहीं है। प्राधिकरण उपयुक्त रूप से याचिकाकर्ताओं को सलाह दे।				
(vi).	जबकि प्राधिकरण ने प्राधिकरण ने आईजीटीपीएल प्रशुल्क नीति दिशा-निर्देश 2005 के अंतर्गत दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए दायर प्रस्ताव को अकारण आदेश द्वारा निपटा दिया और वर्तमान दरों पर 4.5% की प्रशुल्क वृद्धि अनुमत कर दी। प्राधिकरण द्वारा पारित 17/09/2016 के आदेश की सत्य प्रति इसके साथ संलग्न और प्रदर्श पी2 के रूप में अंकित है। प्रदर्श पी2 आदेश सरकारी राजपत्र में 17/10/2016 के राजपत्र संख्या 380 के रूप में अधिसूचित हुआ। प्रदर्श पी2 आदेश के आधार पर प्रथम प्रतिवादी ने व्यापार सूचना संख्या 16 दिनांक 20/10/2016 जारी की और यह सूचित किया कि पहले प्रतिवादी द्वारा प्रचालित टर्मिनल पर आने वाले सभी कंटेनरों पर नए दरमान 20/11/2016 से लागू होंगे। 20/10/2016 की व्यापार सूचना संख्या 16 की सत्य प्रति संलग्न है और प्रदर्श संख्या पी3 के रूप में अंकित है।					हम खंडन करते हैं कि प्राधिकरण ने दरमानों के संशोधन के लिए हमारे आवेदन का निपटारा अकारण आदेश के पारित किया है। हम जबकि पुष्टि करते हैं कि आदेश और अधिसूचना संख्या 16 (प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमानों के आधार पर) जारी करना सही है, हम यह निवेदन करते हैं कि आदेश की अधिसूचना के पश्चात सकारण आदेश भी अधिसूचित किया गया था। हम इसमें ऊपर पैरा संख्या 2 की विषय वस्तु को पुनः दोहराते हैं सकारण आदेश की प्रति इसके साथ संलग्न है और अनुलग्नक ख के रूप में अंकित है।
(vii).	आदर सहित यह निवेदन किया जाता है कि दोषपूर्ण प्रदर्श पी2 आदेश इस माननीय प्राधिकरण द्वारा याचिकाकर्ता और दूसरे प्रतिवादी/कोचीन पत्तन और अन्य व्यापारिक निकायों द्वारा उठाये गए तथ्यों पर सुविचार किये बिना पारित किया है। यदि प्रदर्श पी2 का प्रचालन प्रभावी हो जाता है तो यह कोचीन में एक्जिम व्यापार को और प्रभावित करेगा क्योंकि इससे कोचीन में टर्मिनल प्रहस्तन लागत और बढ़ जायेगी और परिणामस्वरूप शिपिंग व्यापार के व्यापार के व्यवसाय में कमी आ जायेगी जैसा कि आईजीटीपीएल ने स्वयं यह स्वीकार किया है कि प्रभार तृतीकोरण और चेन्नई की अपेक्षा काफी ऊंचे हैं। इसके अतिरिक्त, अन्य पड़ोसी पत्तनों की अपेक्षा प्रथम प्रतिवादी पत्तन पर टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार पहले ही काफी अधिक हैं और प्रभार आरोपित करना पोतवणिकों/निर्यातकों पर अतिरिक्त भार पड़ेगा जिससे व्यापारिक निकायों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा और कोचीन/केरल का एक्जिम प्रचालन प्रभावित होगा क्योंकि पोतवणिक/निर्यातक अन्य भारतीय पत्तनों को प्राथमिकता देंगे जो कम प्रशुल्क प्रभार ले रहे हैं न कि तीसरे प्रतिवादी के पत्तन से शिपमेंट करें। नीचे देश में प्रत्येक महापत्तन की कंटेनर प्रहस्तन दर की तुलना दी जा रही है					हम यह नकारते हैं कि प्राधिकरण ने याचिकाकर्ता और दूसरे प्रतिवादी द्वारा रखे गए तथ्यों पर सुविचार किये बिना आदेश पारित किया है। यह भी नोट किया जाये कि हमने जबकि प्रशुल्क में 9.12 प्रतिशत वृद्धि का अनुरोध किया था परन्तु प्राधिकरण ने सभी तथ्यों और आंकड़ों पर सुविचार और तर्कसंगत विचार के बाद 4.5 प्रतिशत वृद्धि की ही अनुमति दी। यह स्वीकृत वृद्धि 20' कंटेनर के लिए 298 रु. और 40' कंटेनर के लिए 448 रु. प्रति कंटेनर बनती है। इसके अतिरिक्त हितधारकों का अनुरोध कि प्रचलित प्रशुल्क को एक वर्ष तक बनाये रखा जाये, हमने इसे भी स्वीकार किया क्योंकि संशोधित प्रशुल्क 20 नवंबर, 2016 से प्रभावी हुए। इसके अतिरिक्त टीएचसी और आईसीटीटी के संदर्भ में, यह नोट किया जाए कि चेन्नई और तृतीकोरण पत्तनों पर निवेश और लागते भिन्न हैं; अतः तुलनीय नहीं हैं। किसी भी हाल में चेन्नई, तृतीकोरण और कोचीन में प्रशुल्क प्राधिकरण दिशा-निर्देशों के आधार पर प्राधिकरण द्वारा एक पारदर्शी विधि से नियत किये जाते हैं। प्राधिकरण का ध्यान महानिदेशक पोत परिवहन की 7 सितंबर, 2016 की शिपिंग लाइनों को परामर्शी की ओर दिलाया जाता है कि एक्जिम में लेनदेन लागतों में पारदर्शिता लाई जाये और कुछेक प्रभारों की उगाही को सीमित किया जाए। हम यह भी निवेदन करते हैं कि चेन्नई पत्तन में निवेश की किस्म और निवेश का समय आईसीटीटी पर किये गए व्यय की तुलना में भिन्न है जिसकी वजह से पत्तन कम प्रशुल्क ले रहा है। चेन्नई में वार्फ और यार्ड में निवेश पत्तन न्यास द्वारा प्रचालकों को हस्तांतरित करने से काफी पहले किया गया था। इसके अतिरिक्त, प्रचालकों द्वारा चेन्नई में किया गया निवेश कोचीन में किये गए निवेश से भी काफी पहले किया गया था। इन तथ्यों के कारण इन पत्तनों पर लागतों में कमी है जिसके परिणामस्वरूप प्रशुल्क भी कम है।
	क्र.सं.	पत्तन का नाम	वर्तमान कंटेनर प्रहस्तन प्रभार प्रति 20' कंटेनर	कंटेनर प्रहस्तन प्रभार प्रति 20' कंटेनर	वर्तमान कंटेनर प्रहस्तन प्रभार प्रति 20' कंटेनर	कंटेनर प्रहस्तन प्रभार प्रति 20' कंटेनर
	1	गेटवे टर्मिनल इंडिया प्रा. लि. मुंबई	3,551.00	6637.00	5,384.00	9,955.00
	2	जवाहरलाल नेहरू पत्तन ट्रस्ट, मुंबई	3,935.00	6637.00	5,960.00	9,955.00
	3	नानासाहेब अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर टर्मिनल, मुंबई	3,706.25	6637.00	5,616.87	9,955.00
	4	अंतर्राष्ट्रीय चेन्नई टर्मिनल प्रा. लि. चेन्नई	3,785.11	6637.00	5,621.95	9,955.00
	5	चेन्नई कंटेनर टर्मिनल प्रा.लि. चेन्नई	3,785.11	6637.00	5,621.95	9,955.00
						इसके अतिरिक्त जैसा ऊपर पैरा 7 घ में उल्लेख किया गया है टर्मिनल से होने वाले अनेकों कारक और अन्य हितधारक भी कंटेनर यातायात की वृद्धि और कमी में योगदान करते हैं।

	6	पीएसए सिकल टर्मिनल लि. तृतीकोरण	3,220.24	6637.00	4,557.00	9,955.00
	7	दक्षिण भारत गेटवे टर्मिनल प्रा.लि. तृतीकोरण	3,157.24	6637.00	4,735.56	9,955.00
	8	विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्रा.लि. विजग	4,222.00	6637.00	6,334.00	9,955.00
	9	कोलकाता पत्तन ट्रस्ट	4,287.00	6637.00	6,431.00	9,955.00
	आईजीटीपीएल पर वर्तमान टर्मिनल प्रहस्ल प्रभार इस प्रकार है:					
			20डीवी	40डीवी	20रेफ	40रेफ
	फेरा पूर्व निरीक्षण	₹ 68/- = \$ 1/-			862	862
	निसरानी प्रभार	2 दिन* 6 पाली			1926	2897
	घाट शुल्क		883.83	1325.73	883.83	1325.7
	सीवाई पर लिफ्ट ऑफ"		848.49	1272.73	848.49	1272.73
	सीवाई पर लिफ्ट ऑन		848.49	1272.73	848.49	1272.73
	एच के को डुलाई		397.71	596.59	397.71	596.59
	गैट्री		3553.68	5329.84	3658.20	5487.00
			6532	9798	9425	13714
(viii).	तीसरे प्रतिवादी के टर्मिनल पर नौ भार कंटेनर के लिए कंटेनर प्रहस्तन प्रभार 20' कंटेनर के लिए 6637.00 रु है और 40' कंटेनर के लिए 9955.00 रु. है। जो अन्य भारतीय पत्तनों की तुलना में अधिक है जबकि चेन्नई और तृतीकोरण जैसे पड़ोसी पत्तन कंटेनर प्रहस्तन के लिए काफी कम प्रभार ले रहे हैं। पहले प्रतिवादी द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा पारित प्रदर्श पी2 के प्रवर्तन से इस स्थिति में पत्तन में टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों में और वृद्धि हो जायेगी जिससे व्यापार का केरल से अन्य राज्यों को और परिवर्तन हो जायेगा।					
(ix).	यह निवेदन है कि इस प्राधिकरण द्वारा 17/09/2016 को पारित आदेश प्रदर्श पी2 अकारण आदेश है और इसलिए प्राकृतिक न्याय के सिद्धांतों के विरुद्ध है। सहायक आयुक्त, कर विभाग, निर्माण कार्य संविदा व लीजिंग कोटा बनाम मैसर्स, शुक्ला एंड ब्रादर्स (2010) 4 एससीसी 785 में उच्चतम न्यायालय द्वारा दिया निर्णय इस प्रकार है "प्राधिकारियों द्वारा पारित आदेश में किसी निष्कर्ष पर पहुंचने के कारण बताए जाने चाहिए ताकि पता चले कि समुचित तर्क दिए गए हैं"। वर्तमान मामले में प्राधिकरण ने दोषपूर्ण आदेश पारित करते समय यह कारण बताने में असफल रहा है कि प्रशुल्क के संशोधन की अनुमति क्यों दी गई और सीओपीटी और अन्य याचिकाकर्ताओं की आपत्तियों पर विचार क्यों नहीं किया गया। अपेक्षित आदेश में याचिकाकर्ताओं और सीओपीटी तथा अन्य संबंधित संघों सहित विभिन्न पक्षों द्वारा प्रकट की गई चिंताओं का और आईजीटीपीएल द्वारा दी गई टिप्पणियों का उल्लेख मात्र है। जबकि दोषपूर्ण आदेश पारित करते समय प्राधिकरण उचित कारण बताने में असफल रहा है कि याचिकाकर्ताओं और सीओपीटी तथा अन्य संघों की अपेक्षा आईजीटीपीएल की राय को प्राथमिकता क्यों दी गई।					
(x).	इसके अतिरिक्त दोषपूर्ण आदेश पारित करते समय, प्राधिकरण आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत निर्धारण की सत्यता की क्रास जांच करने में					

यह एक बार नकारा जा चुका है कि आदेश अकारण आदेश है और/अथवा प्राकृतिक न्याय के सिद्धांतों के विरुद्ध है। इसमें इससे पूर्व पैरा 7(ड) की विषय वस्तु को दोहराया जाता है।

	असफल रहा है। आईजीटीपीएल द्वारा किए गए निर्धारण को चुनौती देने के 21 जनवरी, 2016 के प्रत्युत्तर में सीएसएए द्वारा उठाई गई विशिष्ट आपत्ति पर आदेश पारित करते समय प्राधिकरण द्वारा विचार नहीं किया गया।	
(xi).	उक्त को ध्यान में रखकर और सुनवाई के समय उठाये जानेवाले अन्य बहुत से तर्कों को देखते हुए याचिकाकर्ता यह समीक्षा आवेदन दायर करते हैं कि प्राधिकरण अपने 17/09/2016 के आदेश की समीक्षा करें और मामले की पुनः सुनवाई करें और अन्य सभी पक्षों द्वारा उठाये गए तर्कों पर तथा गुण-दोष के आधार पर न्याय के हित में आदेश पारित करें।	

8.4. तत्पश्चात्, सीएसएए ने अपने 6 जनवरी, 2017 के ई-मेल के द्वारा समीक्षा आवेदन के साथ इस प्राधिकरण द्वारा अतिरिक्त बिन्दु और दस्तावेज भेजे हैं और इन अतिरिक्त बिन्दुओं तथा दस्तावेजों को याचिकाकर्ताओं द्वारा दायर समीक्षा याचिका के एक भाग के रूप में समझने का अनुरोध किया। याचिकाकर्ता द्वारा 6 जनवरी, 2017 के ई-मेल द्वारा भेजे गए अतिरिक्त बिन्दु और दस्तावेज आईजीटीपीएल, सीओपीटी और अन्य सभी संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को हमारे 1 फरवरी, 2017 पत्र के द्वारा भेजे गए और 4 फरवरी, 2017 तक उनसे उनकी टिप्पणियां मांगी गई। उनके प्रत्येक पत्र की प्रति सीएसएए और सीसीएचएए को पृष्ठांकित की गई थी। अपनी समीक्षा याचिका में सीएसएए और सीसीएचएए द्वारा उठाये गए अतिरिक्त बिन्दुओं और उन पर आईजीटीपीएल के उत्तर नीचे सारणीबद्ध किये गए हैं:-

क्र.सं.	सीएसएए और सीसीएए द्वारा उठाये गए बिन्दु	आईजीटीपीएल का उत्तर												
(i).	<p>इस प्राधिकरण के 17/10/2016 के आदेश और आईजीटीपीएल, वलारपदम, टर्मिनल प्रचालक द्वारा 20/10/2016 को जारी व्यापार सूचना संख्या 16 के याचिकाकर्ताओं द्वारा दायर रिट याचिका संख्या 37111/2016 का निपटान करते समय माननीय केरल उच्च न्यायालय ने प्राधिकरण को, जो केंद्र सरकार के स्थायी अधिवक्ता के माध्यम से माननीय उच्च न्यायालय के समक्ष उपस्थित था, यह निदेश दिया कि स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन और कस्टम हाऊस एजेंट्स एसोसिएशन, जो रिट याचिका के याचिकाकर्ता हैं, द्वारा दायर 17/11/016 की समीक्षा याचिका का सभी तर्कों को ध्यान में रखकर, पर्याप्त अवसर प्रस्तुत दस्तावेजों को संज्ञान में लेकर और व्यक्तिगत सुनवाई के पश्चात सुविचार/समीक्षा करें।</p> <p>यद्यपि माननीय उच्च न्यायालय ने 18/11/2016 को आदेश दिया था परन्तु प्रमाणित संशोधित प्रति 21/11/016 को प्राप्त हुई। हमारे कार्यालय ने उच्च न्यायालय के आदेश की प्रति और 17/11/2016 की समीक्षा याचिका की प्रति, पहले ई-मेल द्वारा और बाद में पंजीकृत डाक द्वारा आपके सुविचार के लिए भेजी थी।</p>	माननीय केरल उच्च न्यायालय द्वारा 18/11/2016 को प्राधिकरण को यह स्पष्ट निर्देश दिया है कि वह याचिकाकर्ताओं द्वारा दायर समीक्षा याचिका पर याचिकाकर्ताओं के साथ-साथ सभी संबंधितों को सुनवाई का अवसर देने के पश्चात, निर्णय की प्रति की प्राप्ति की तारीख से एक महीने के भीतर निर्णय लेने का निदेश दिया है। निदेश पहले से दायर याचिका की समीक्षा करने का है। लेकिन याचिकाकर्ता अतिरिक्त बिन्दु उठा रहे हैं ताकि मामले को अंतिम रूप देने को लम्बा खींचा जा सकें। जो पहले ही आईजीटीपीएल को प्रभावित करने के साथ-साथ उक्त उच्च न्यायालय के आदेश में समय सीमा के भी विरुद्ध है।												
(ii).	हम समीक्षा याचिका के साथ प्राधिकरण के विचार के लिए अतिरिक्त बिन्दु और दस्तावेज भेज रहे हैं और इन अतिरिक्त बिन्दुओं को याचिकाकर्ताओं द्वारा दायर समीक्षा याचिका का एक भाग समझा जाये।	इन बिन्दुओं को याचिकाकर्ताओं द्वारा 12/1/2016 और 22/1/2016 के पत्रों के द्वारा पहले ही प्राधिकरण के समक्ष उठाया गया था। और हमारे 23/3/2016 के पत्र द्वारा उत्तर भी दे दिया गया था।												
(iii).	क्या आईजीटीपीएल दरों को और बढ़ाना उचित समझता है जबकि वे आईजीटीपीएल के माध्यम से व्यापार की अनुमानित मात्रा प्राप्त करने में लगातार असफल रहा है और जबकि अवसंरचना में और विस्तार की जरूरत भी नहीं है, जैसा उनके द्वारा दावा किया गया है?	कोई टिप्पणी नहीं												
(iv).	<p>बड़ी विनम्रता से यह निवेदन है कि आईजीटीपीएल अपनी स्थापना से लेकर अब तक और 5 अगस्त, 2009 के आदेश संख्या टीएमपी/25/2008-आईजीटीपीएल के द्वारा प्राधिकरण से प्राप्त आदेश के आधार पर अवैध लाभ बना रहा है। उस आदेश को पारित करते समय, माननीय प्राधिकरण ने 31 दिसंबर, 2015 तक प्रत्येक वर्ष, आईजीटीपीएल द्वारा प्रदान किये गए व्यापार के अनुमान के अधार पर 3.45 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि का निर्णय भी लिया था। आईजीटीपीएल द्वारा दिया गया कथित व्यापार अनुमान निम्नवत् हैं:-</p> <table><tr><td>2010</td><td>2011</td><td>2012</td><td>2013</td><td>2014</td><td>2015</td></tr><tr><td>4,78,000</td><td>5,88,000</td><td>6,84,456</td><td>7,52,902</td><td>8,28,192</td><td>9,11,011</td></tr></table> <p>(टीईयू में)</p>	2010	2011	2012	2013	2014	2015	4,78,000	5,88,000	6,84,456	7,52,902	8,28,192	9,11,011	आईजीटीपीएल प्राधिकरण द्वारा नियत और अनुमोदित प्रभार ही उगाहता है जिसे समीक्षा प्रक्रिया और लागू दिशा-निर्देशों के आधार पर नियत किया जाता है। आईजीटीपीएल कोई अवैध लाभ नहीं ले रहा है।
2010	2011	2012	2013	2014	2015									
4,78,000	5,88,000	6,84,456	7,52,902	8,28,192	9,11,011									
(v).	यह निवेदन है कि आईजीटीपीएल एक प्रचालन टर्मिनल के रूप में उस लक्षित अनुमानित व्यापार को प्राप्त करने में बुरी तरह से असफल रहा है जो उसने 5 अगस्त, 2009 का आदेश संख्या टीएमपी/25/2008-आईजीटीपीएल पारित कराते समय इस माननीय प्राधिकरण को प्रस्तुत किया था परन्तु उन्होंने अब तक हर वर्ष 3.48 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि का लाभ भरपूर कमाया है जो उसने व्यापार की	आईजीटीपीएल द्वारा अनुमोदित व्यापार विभिन्न कारकों पर निर्भर करता है।  2009 में प्रक्षेपणों के समय, यह प्रत्याशा थी कि आईसीटीडी अपनी पूरी अपेक्षित अवसंरचना/कैबोटेज शिथिलता, पोतांतरण टर्मिनल के लिए												

प्रमात्रा का वांछित लक्ष्य प्राप्त किये बिना और बिना किसी अतिरिक्त लागत खर्च किये कमाया है। आईजीटीपीएल द्वारा अब तक प्राप्त प्रमात्रा निम्नवत है।

(टीईयू में)					
2010	2011	2012	013	2014	2015
3,12,189	3,37,053	3,34,925	3,46,204	3,66,376	3,06,324 (अप्रैल-दिसंबर)

अपेक्षित आदि के साथ 2010 के मध्य तक प्रचालन आरंभ कर लेगा। 2009-2010 में और उसके आस-पास, ग्राहक, कोलम्बो पत्तन में प्रचलित क्षमता संबंधी मुद्दों के कारण विकल्प खोज रहे थे। आईसीटीटी के लिए आरंभ होने का एक शुभ-अवसर था और ग्राहकों से अत्यंत सकारात्मक फीड-बैक मिल रही थी क्योंकि वे वैकल्पिक तुलनात्मक पत्तनों की खोज में थे ताकि वे अपना व्यापार ला सकें। लेकिन आईसीटीटी को निर्धारित परिवर्तन वास्तव में फरवरी, 2011 में हो सका (2010 के स्थान पर)। फरवरी, 2010 में भी, सीओपीटी ने 4 लेन की राष्ट्रीय राजमार्ग पहुंच मार्ग और आईसीटीटी पर 14.5 मीटर का ड्राफ्ट उपलब्ध नहीं करवाया। ड्राफ्ट की कमी का अर्थ ड्राफ्ट पोत आईसीटीटी पर नहीं आ सकते। इसके अतिरिक्त अनुत्त यत्रा प्रतिबंधों में छूट, कस्टम प्रक्रिया आदि में स्पष्टता आदि भी काफी बाद में अधिसूचित कि गयी। अप्रैल 2013 में ही सीओपीटी ने 14.5 मीटर ड्राफ्ट पूरा करके सौंपा और मई 2015 में सीओपीटी ने चार लेन राष्ट्रीय राजमार्ग पहुंच मुहैया करायी। उपरोक्त सभी ऐसे कारक हैं जिन पर 2009 में आईजीटीटी द्वारा अनुमान पूरा किया था और विलम्ब आईजीटीपीएल के नियंत्रण में नहीं थे।

हमने बताया है कि हमारा वरिष्ठ प्रबंधन

और वाणिज्यिक दल विभिन्न शिपिंग लाईनों के और वाणिज्यिक दल विभिन्न शिपिंग लाईनों के भारतीय और अंतर्राष्ट्रीय कार्यालयों जैसे एमएससी, वान हे लाईन, मेरस्क लाईन, एवरग्रीन, एमओएल, सीएमए, सीएसएवी, जेडआईएम आदि में आईसीटीटी द्वारा प्रदान की जा रही सेवाओं की मार्केटिंग कर रहे थे। ऐसी कुछ शिपिंग लाईनों के लिये रोड शो भी आयोजित किये गये। हमने ओईएल, एक्सप्रेस और बीटीएल सहित विभिन्न फीडर प्रचालकों से भी सम्पर्क किया ताकि भारतीय पूर्वी तट को भी आईसीटीटी से जोड़ा जा सके। हमने आयातकों निर्यातकों जैसे जिंदल / स्टील, टीएनपीएल आदि से भी सम्पर्क बनाया। हमारे उक्त प्रयासों के दौरान हमें ग्राहकों से निरंतर अप्रवास ड्राफ्ट, चार लेन राजमार्ग पहुंच और अनुत्त शिथिलताओं के प्रश्नों का सामना करना पड़ता था। आईसीटीटी पर सुविधाओं के बारे में आम धारणा अपर्याप्त ड्राफ्ट, सड़क पहुंच मार्ग अनुत्त प्रतिबंध के अभाव के कारण बड़ी खराब थी और तिस पर भी अनुत्त शिथिलताओं के संदर्भ में सीमा शुल्क प्रक्रियाओं की अस्पष्टता भी एक बड़ा मुद्दा होता था।

यह नोट किया जाये कि 2008 में शिपिंग उद्योग में मंदी आने से 2010 से 2015 की अवधि के दौरान व्यापार में गिरावट आई और अखिल भारतीय कंटेनर वृद्धि भी औसतन 7 प्रतिशत रही। इनके साथ कोलम्बो में क्षमता वृद्धि, दक्षिण भारत में पत्तनों के विकास और विस्तार, तुलनात्मक अधिक वीआरसी के कारण खराब फीडर क्रेडिटविटी, दक्षिणी भारतीय बाजार में 0 प्रतिशत से 8 प्रतिशत धीमी वृद्धि, सीमा जांच चौकी अड़चनों, सीएफएस की अनुपलब्धता के साथ अन्य लागत कारक भी, जो आईजीटीपीएल के नियंत्रण से इतर थे, पोतवणिकों/परेषितियों को निर्णय लेने में सहायक होते हैं कि कौन सा पत्तन प्रयोग में लाया जाए। यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि इसी बीच अगस्त 2013 में कोलम्बो ने एक नया टर्मिनल भी आरंभ कर दिया और कोलम्बो के वैकल्पिक पत्तन की व्यापार की जरूरत भी समाप्त हो गई।

यदि आईसीटीटी 2010 में उपरोक्त अवसंरचना/अनुत्त शिथिलताओं के साथ समय पर आरंभ हो गया होता, जैसाकि मूल रूप से सोचा गया था, यह ग्राहकों और व्यापार को आकर्षित कर सकता था।

हर स्थिति में, आईजीटीपीएल द्वारा 2009 में पहले के आदेश के अनुसार किये गए आकलनों पर जो उपर्युक्त बहु आयामी कारकों के आधार पर चर्चा की गई थी और इन्हें सभी ने स्वीकार किया था, तब तो व्यापार द्वारा कोई आपत्ति नहीं उठायी गई थी।

तूतीकोरण और चेन्नई के माध्यम से होने वाले व्यापार को परावर्तित करने के लिए, तमिलनाडु और कर्नाटक में विभिन्न स्थानों पर केंद्रित विपणन दल तैनात किये गए हैं ताकि वास्तविक कार्गो नियंत्रकों से सीधे सम्पर्क साधा जा सके। इन प्रयासों और अवसंरचना और अन्य सुविधाओं के साथ, जैसे

		<p>ट्राफ्ट, सीमाशुल्क प्रक्रियाओं की, अनुसूच के संदर्भ में, स्पष्टता, राजमार्ग सम्पर्क आदि, धीरे-धीरे व्यापार आईसीटी के माध्यम से परावर्तित होने लगा है, जैसा नीचे दर्शाया गया है:-</p> <table><tr><th></th><th colspan="2">आईसीटी</th><th colspan="2">दक्षिण भारत बाजार</th></tr><tr><th>वित्तीय वर्ष</th><th>टीईयू</th><th>वृद्धि</th><th>टीईयू</th><th>वृद्धि %</th></tr><tr><td>2009-10</td><td>289,380</td><td></td><td>1,866,851</td><td></td></tr><tr><td>2010-11</td><td>312,189</td><td>7.9%</td><td>2,025,647</td><td>8.5</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>337,053</td><td>8.0%</td><td>2,336,892</td><td>15.4</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>334,925</td><td>(0.6)%</td><td>2,338,687</td><td>0.1</td></tr><tr><td>2013-14</td><td>346,204</td><td>3.4%</td><td>2,325,049</td><td>(0.6)</td></tr><tr><td>2014-15</td><td>366,376</td><td>5.8%</td><td>2,519, 60</td><td>8.4</td></tr><tr><td>2015-16</td><td>419,550</td><td>14.5%</td><td>2,708,676</td><td>7.5</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>अप्रैल-दिसंबर, 2015 वाईटीडी</td><td>306,264</td><td></td><td>2,001,104</td><td></td></tr><tr><td>अप्रैल-दिसंबर 2016 वाईटीडी</td><td>366,859</td><td>19.8%</td><td>2,225,546</td><td>11.2</td></tr></table> <p>याचिकाकर्ताओं द्वारा दर्शाया गया वास्तविक व्यापार सिवा अप्रैल-दिसम्बर, 2015 के सही हैं, जो 306, 324 टी ई यू के स्थान पर 306,264 टी ई यू है।</p> <p>हम यह दोहराते हैं कि हमने प्रशुल्क समीक्षा आवेदन प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार यथापेक्षित किया है और प्राधिकरण द्वारा दिये गए अनुमोदन आदेश के अनुसार प्रभावित किया जाता है। यह अवश्य नोट किया जाए कि प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क वृद्धि 2010 को उपलब्ध अवसंरचना/नियोजित पूंजी पर प्राधिकरण पर आधारित है। प्राधिकरण के 2009 के आदेश में आर जी सी टी के लिए अनुमोदित दरों के अनुसार प्रचालन राजस्व आकलनों पर आईसीटी प्रचालनों के लिए 2010 से 2012 वर्षों के लिए लगभग 57.85% औसत घाटा दर्ज है। प्रयोक्ताओं पर दबाव को कम करने के प्रयोजन से प्राधिकरण द्वारा 6 वर्षों अर्थात् दो प्रशुल्क चक्रों का विश्लेषण किया गया था। 2010 के लिए राजस्व की अपेक्षा को आरजीसीटी में प्रचलित प्रशुल्क पर 20% की वृद्धि की अनुज्ञा से पूरा किया गया था। 2010 के लिए लागू आधार दर को 3.48% (देखें खंड 20.1 xxi तथा 20.1.xxiii प्राधिकरण आदेश 2009) की वार्षिक वृद्धि के साथ अनुमोदित किया गया था।</p>		आईसीटी		दक्षिण भारत बाजार		वित्तीय वर्ष	टीईयू	वृद्धि	टीईयू	वृद्धि %	2009-10	289,380		1,866,851		2010-11	312,189	7.9%	2,025,647	8.5	2011-12	337,053	8.0%	2,336,892	15.4	2012-13	334,925	(0.6)%	2,338,687	0.1	2013-14	346,204	3.4%	2,325,049	(0.6)	2014-15	366,376	5.8%	2,519, 60	8.4	2015-16	419,550	14.5%	2,708,676	7.5						अप्रैल-दिसंबर, 2015 वाईटीडी	306,264		2,001,104		अप्रैल-दिसंबर 2016 वाईटीडी	366,859	19.8%	2,225,546	11.2
	आईसीटी		दक्षिण भारत बाजार																																																											
वित्तीय वर्ष	टीईयू	वृद्धि	टीईयू	वृद्धि %																																																										
2009-10	289,380		1,866,851																																																											
2010-11	312,189	7.9%	2,025,647	8.5																																																										
2011-12	337,053	8.0%	2,336,892	15.4																																																										
2012-13	334,925	(0.6)%	2,338,687	0.1																																																										
2013-14	346,204	3.4%	2,325,049	(0.6)																																																										
2014-15	366,376	5.8%	2,519, 60	8.4																																																										
2015-16	419,550	14.5%	2,708,676	7.5																																																										
अप्रैल-दिसंबर, 2015 वाईटीडी	306,264		2,001,104																																																											
अप्रैल-दिसंबर 2016 वाईटीडी	366,859	19.8%	2,225,546	11.2																																																										
(vi).	प्रक्षेपित व्यापार के साथ वास्तविक व्यापार का विश्लेषण मात्र करने से ही और वांछित व्यापार लाने की आईजीटीपीएल की मार्केटिंग की असफलता का पता चल जाता है और यह साफ स्पष्ट करता है कि दरों में और वृद्धि करने का आईजीटीपीएल के पास कोई औचित्य नहीं है। वास्तव में, आईजीटीपीएल प्रक्षेपित व्यापार/यातायात का आधार भी अब तक प्राप्त करने में असफल रहा है और कोई अतिरिक्त अवसंरचना और लागत नहीं लगी है जो आईजीटीपीएल को प्रत्येक वर्ष प्रशुल्क वृद्धि की अनुमति दी जाए।	कोई टिप्पणी नहीं।																																																												
(vii).	अब आईजीटीपीएल बिना किसी वैध आधार के नए विलक्षण व्यापार प्रक्षेपण के आंकड़े लेकर आया है और बिना किसी स्पष्टीकरण के कि वे कैसे इन आंकड़ों को प्राप्त कर पायेंगे जबकि वर्षों से ऐसा नहीं कर पाये हैं। व्यापार प्रमात्रा पर पीछे नज़र डालने से यह पता चल जायेगा कि उन्होंने 2010 से 2016 के बीच क्या प्राप्त किया है, यह साफ संकेत देता है कि अब तक जो कुछ आईजीटीपीएल ने अनुमान लगाया था उसे निकट भविष्य में प्राप्त करना संभव नहीं है और उक्त अनुमान मात्र इस प्राधिकरण को भ्रमित करने के लिए ही लगाये जाते हैं ताकि बिना किसी वैध आधार के दरों को और बढ़ाया जा सके। आईजीटीपीएल द्वारा दिया गया वर्तमान अनुमान इस प्रकार है:-	2016-17 से 2018-19 का वर्तमान यातायात प्रक्षेपण चालू बाजार परिदृश्य तथा दक्षिण भारत और आईसीटी में ऐतिहासिक व्यापार वृद्धि पर समयक सुविचार करने के पश्चात निकाला गया है। आईजीटीपीएल ने इस अवधि के व्यापार का अनुमान लगाने में एक वास्तविक पद्धति को बनाकर रखा है। यह नोट किया जाये कि यातायात प्रक्षेपण के लिए ली गई वर्ष-दर-वर्ष वृद्धि 13% से 18% के बीच में है। अप्रैल से दिसम्बर, 2016 वाईटीडी अवधि के लिए वास्तविक व्यापार 366,859 टीईयू है जो पूर्वानुमानित 353,475 टीईयू व्यापार के प्रति है (वर्ष 2016-17 में पूर्वानुमानित 471,300 टीईयू है जो अप्रैल-दिसम्बर वाईटीडी के 9 महीनों																																																												

	<table border="1"> <tr> <th colspan="3">(टीईयूएस में)</th></tr> <tr> <th>2 16-17</th><th>2017-18</th><th>2018-19</th></tr> <tr> <td>4,71,300</td><td>5,54,400</td><td>6,22,200</td></tr> </table>	(टीईयूएस में)			2 16-17	2017-18	2018-19	4,71,300	5,54,400	6,22,200	के यथानुपात) और आईजीटी पूर्वानुमानित स्तरों के समान वृद्धि बनाये रखने की प्रत्याशा रखता है और उसे प्राप्त करने के लिए निरंतर प्रयासरत है।
(टीईयूएस में)											
2 16-17	2017-18	2018-19									
4,71,300	5,54,400	6,22,200									
(viii).	<p>प्रक्षेपण दर्शाते हैं कि आईजीटीपीएल प्रत्येक वर्ष 80,000 टीईयू की औसत की वृद्धि का प्रक्षेपण दर्शाता है जबकि पूर्व के आंकड़ों दर्शाते हैं कि टीईयू में वार्षिक वृद्धि एक दिये गये समय में 20,000 टीईयू से अधिक नहीं है। अतः आईजीटीपीएल द्वारा लगाया गया अनुमान बिना किसी वैध आधार के है और उन्होंने न तो कोई स्कीम बनायी है और न ही कोई अध्ययन रिपोर्ट तैयार की है कि वे कैसे कार्गो के अनुमानित प्रक्षेपण को प्राप्त करेंगे। अतः प्रशुल्क में और वृद्धि तब तक अनुमत न की जाए जब तक कि व्यापार में कोई महत्वपूर्ण वृद्धि नहीं हो जाती है और आईजीटीपीएल ने अब तक प्रति वर्ष 3.48% वृद्धि पहले ही कर दी है वह भी बिना किसी आशयित व्यापार प्रामि के अथवा बिना किसी अतिरिक्त अवसंरचना विकास के जिसकी समीक्षा की जाये और इसे घटाकर अन्य भारतीय पतनों के समान किया जाए।</p>	<p>प्रक्षेपण हमारे वर्तमान बाजार परिदृश्य पर और इन प्रक्षेपणों को प्राप्त करने के लिए भली-भांति तैयार की गई आंतरिक योजना/स्कीम के दस्तावेजीकरण पर आधारित है। सीओपीटी प्रक्षेपित व्यापार वृद्धि से सहमत है जैसाकि प्राधिकरण के 2016 के आदेश के खंड 10 (iii) (ii) (xvi) में दर्ज है। व्यापार अथवा व्यापारिक संगठनों ने भी जन सुनवाई में प्रक्षेपित व्यापार पर कोई चिंता अथवा आपत्ति अथवा आदेश पारित होने से पूर्व प्रस्तुत टिप्पणियों में नहीं उठायी है। याचिकाकर्ताओं द्वारा अब लगाये जा रहे विभिन्न आरोप और आपत्तियाँ एक अनुबोध है और प्राधिकरण के आदेश को सहजता से लागू करने में विलम्ब करना मात्र है। जैसा ऊपर पैरा 5 में प्रदर्शित किया गया है चालू वास्तविक व्यापार स्तर पूर्वानुमानित व्यापार के अनुरूप है।</p> <p>महापतनों पर प्रशुल्क का विनियमन और नियतन प्राधिकरण द्वारा किया जाता है और आईजीटीपीएल के लिए दिशानिर्देश 2005 के अनुसार/दिशानिर्देश, अनुज्ञेय प्रशुल्क के परिकलन की विधि निर्धारित करता है। आईजीटीपीएल का प्रशुल्क 2005 के दिशानिर्देश के अंतर्गत प्राधिकरण द्वारा किये गए निवेश/नियोजित पूंजी और प्रहस्तित व्यापार के अनुमान पर सुविचार करने के पश्चात निर्धारित किया गया है। इन दिशानिर्देशों के अंतर्गत पिछले प्रशुल्क चक्र के अतिरिक्त अथवा घाटे को, प्रशुल्क में संशोधन करते समय, समायोजित भी किया जाता है। विभिन्न पतनों पर प्रशुल्क का विनियमन उनके द्वारा किये गये निवेश/नियोजित पूंजी और उस पतन पर लागू लागत के आधार पर लागू दिशानिर्देशों के आधार पर किया जाता है।</p>									
(ix).	<p>जैसाकि "महापतन प्रशुल्क विनियमन दिशानिर्देश, 2004" जिन्हें केन्द्र सरकार द्वारा महापतन न्यास अधिनियम, की धारा 111 के अनुसार अधिसूचित किया गया है, में स्पष्ट उल्लेख किया गया है कि, "प्राधिकरण कार्यशील पूंजी की विभिन्न मदों, जैसे, माल सूची, विविध देनदार, रोकड़ शेज आदि, का यह सुनिश्चित करने के लिए कि इन्हें अनुचित रूप से बढ़ाया तो नहीं गया है, के औचित्य का परीक्षण करेगा और समय-समय पर उस समय सीमा का भी निर्धारण करेगा। जिसके अनुसार कार्यशील पूंजी और उस पर प्रतिफल का आकलन करने के लिए ग्राह्य शेषों पर विचार किया जायेगा .....". अतः यह माननीय प्राधिकरण शिपिंग व्यापार और लोक निधि के हितों के संरक्षण के लिए एक सांविधिक प्राधिकरण है, इसलिए उसे आईजीटीपीएल को प्रशुल्क में किसी वृद्धि को विवेकहीन ढंग से अनुमति देने से पूर्व आईजीटीपीएल टर्मिनल के पिछले निष्पादनों पर गौर करना चाहिए। जैसा पहले बताया गया है कि आईजीटीपीएल ने अब तक प्रति वर्ष 3.48% वृद्धि पहले ही कर दी है वह भी बिना किसी आशयित व्यापार प्रामि के अथवा बिना किसी अतिरिक्त अवसंरचना विकास के जिसकी समीक्षा की जाये और इसे घटाकर अन्य भारतीय पतनों के समान किया जाए।</p>	आईजीटीपीएल ने पूर्व निष्पादन का पूरा व्यौरा प्रस्तुत किया है जैसा दिशानिर्देशों में अपेक्षित है और प्राधिकरण ने पूर्व निष्पादन और भावी प्रक्षेपणों पर और सभी हितधारकों द्वारा प्रकट राय पर समयक विचार करने के पश्चात आदेश पारित किया है। याचिकाकर्ताओं का आरोप है कि प्राधिकरण "प्रशुल्क में वृद्धि के लिए विवेकहीन ढंग से अनुमति दे रहा है" उचित नहीं है क्योंकि सम्पूर्ण और स्पष्टीकरणों पर आदेश में व्यापक रूप से चर्चा की जाती है।									
(x).	<p>हम आदरपूर्वक यह निवेदन करते हैं कि मुख्य कारणों में से एक कारण यह है कि क्यों आईजीटीपीएल बांझित परिणाम प्राप्त नहीं कर पा रहा है कि आईजीटीपीएल पर कंटेनर प्रहस्तन प्रभार काफी अधिक हैं अतः</p> <p>कोचि - आईजीटीपीएल को आने वाला यातायात/सामान अन्य निकट के पतनों जैसे तूतिकोरण (पीएसए) और चेन्नई (डीपी डब्ल्यू) को परिवर्तित हो जाता है क्योंकि उनके टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार आईजीटीपीएल की अपेक्षा 54% और 38% सस्ते हैं। कोचीन पतन न्यास, जिसके पास आईजीटीपीएल का 33% हिस्सा है, अपनी लिखित में टिप्पणी माननीय प्राधिकरण को दोषपूर्ण आदेश पारित करने से पहले दे चुका है। सीमा शुल्क आयुक्त और सभी व्यापारिक निकाय और टर्मिनल प्रयोक्ता इस प्राधिकरण को संबंधित अपने पत्रों में बड़े कठोर शब्दों में उजागर कर चुके हैं कि वर्तमान दरें पहले ही अधिक हैं और भावी वृद्धि करने को रोक दिया जाए। कोचीन पतन, तो आईजीटीपीएल का महापतन लाइसेंस प्रदाता है, ने यह भी तर्क दिया है कि दरों में और वृद्धि से यातायात का और प्रवास होगा और कि आईजीटीपीएल ने अपने न्यून निष्पादन के वास्तविक कारण को नहीं खोजा है जो आईजीटीपीएल की</p>	याचिकाकर्ताओं ने यह गलत प्रस्तुत किया है कि सीमाशुल्क आयुक्त ने यह राय दी है कि वर्तमान दरें अधिक हैं। हमारी जानकारी के अनुसार सीमा शुल्क आयुक्त का ऐसा कोई पत्र/संचार नहीं है। यह निवेदन है कि प्रचालक द्वारा टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार कंटेनरों की मूवमेंट के लिए पोत वाणिकों द्वारा सुविचारित एक कारक है। कंटेनरों की मूवमेंट में ओर भी लागतें संबद्ध होती हैं। जो आईजीटी के नियंत्रण से इतर होती है। ऐसे अनेकों कारक हैं जो विकास को प्रभावित करते हैं जैसे राज्य का औद्योगिक विकास, पतन का प्रष्ठप्रदेश आदि इस आरोप के बावजूद कि टीएचसी अधिक है, आईजीटी इस स्थिति में है कि वह उत्तम गुणतापूरक सेवाएं और उत्पादन प्रदान करके तूतिकोरण और चेन्नई की पृष्ठप्रदेश से अतिरिक्त कोर्गों आकर्षित कर रहा है। आईजीटीपीएल के विपणन प्रयासों पर विस्तृत टिप्पणियां पहले केपैराओं में दी जा चुकी है। हाल ही में प्राप्त तुलनात्मक वृद्धि इसका सबूत है जिसका व्यौरा इस प्रकार है।									

	<p>सेवाओं की मार्केटिंग में कमी है तथा अधिक टर्मिनल प्रहस्तन दरें हैं व दावे को बढ़ाकर लागतों का विलयन आईजीटीपीएल के वर्तमान यातायात को और कम कर देगा।</p>	<table><tr><th></th><th colspan="2">आईसीटीटी कोचीन</th><th colspan="2">दक्षिण भारत बाजार</th></tr><tr><th>वित्तीय वर्ष</th><th>टीईयू</th><th>वर्ष- दर – वृद्धि</th><th>टीईयू</th><th>वर्ष दर वर्ष वृद्धि %</th></tr><tr><td>2009-10</td><td>289,380</td><td></td><td>1,866,851</td><td></td></tr><tr><td>2010-11</td><td>312,189</td><td>7.9%</td><td>2,025,647</td><td>8.5</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>337,053</td><td>8.0%</td><td>2,336,892</td><td>15.4</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>34,925</td><td>(0.6)%</td><td>2,338,687</td><td>0.1</td></tr><tr><td>2013-14</td><td>346,204</td><td>3.4%</td><td>2,325,049</td><td>(0.6)</td></tr><tr><td>2014-15</td><td>366,376</td><td>5.8%</td><td>2,519,960</td><td>8.4</td></tr><tr><td>2015-16</td><td>419,550</td><td>14.5%</td><td>2,708,676</td><td>7.5</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>अप्रैल- दिसंबर वाईटीडी 2015</td><td>306,264</td><td></td><td>2,001,104</td><td></td></tr><tr><td>अप्रैल- दिसंबर वाईटीडी 2016</td><td>366,859</td><td>19.8%</td><td>2,225,546</td><td>11.2</td></tr></table> <p>आईजीटीपीएल व्यापार को उनकी समग्र लागत को कम करने के लिए छूट/रियायत/आयात/निर्यात/मैन लाइन व्यापार के लिए अतिरिक्त निःशुल्क अवधि जैसी सुविधाएं भी देता है।</p> <p>आईजीटी ने विभिन्न हितधारकों द्वारा उठाये गए मुद्दों पर प्राधिकरण को 12 जनवरी 2017 के हमारे विभिन्न पत्रों के द्वारा विस्तार से उत्तर दे चुका है।</p>		आईसीटीटी कोचीन		दक्षिण भारत बाजार		वित्तीय वर्ष	टीईयू	वर्ष- दर – वृद्धि	टीईयू	वर्ष दर वर्ष वृद्धि %	2009-10	289,380		1,866,851		2010-11	312,189	7.9%	2,025,647	8.5	2011-12	337,053	8.0%	2,336,892	15.4	2012-13	34,925	(0.6)%	2,338,687	0.1	2013-14	346,204	3.4%	2,325,049	(0.6)	2014-15	366,376	5.8%	2,519,960	8.4	2015-16	419,550	14.5%	2,708,676	7.5						अप्रैल- दिसंबर वाईटीडी 2015	306,264		2,001,104		अप्रैल- दिसंबर वाईटीडी 2016	366,859	19.8%	2,225,546	11.2
	आईसीटीटी कोचीन		दक्षिण भारत बाजार																																																											
वित्तीय वर्ष	टीईयू	वर्ष- दर – वृद्धि	टीईयू	वर्ष दर वर्ष वृद्धि %																																																										
2009-10	289,380		1,866,851																																																											
2010-11	312,189	7.9%	2,025,647	8.5																																																										
2011-12	337,053	8.0%	2,336,892	15.4																																																										
2012-13	34,925	(0.6)%	2,338,687	0.1																																																										
2013-14	346,204	3.4%	2,325,049	(0.6)																																																										
2014-15	366,376	5.8%	2,519,960	8.4																																																										
2015-16	419,550	14.5%	2,708,676	7.5																																																										
अप्रैल- दिसंबर वाईटीडी 2015	306,264		2,001,104																																																											
अप्रैल- दिसंबर वाईटीडी 2016	366,859	19.8%	2,225,546	11.2																																																										
(xi).	<p>यह आगे और बताया गया है कि आईजीटीपीएल पोतांतरण व्यापार में कुछ भी प्राप्त नहीं कर सकता है जो संपूर्णतः आईजीटीपीएल का उत्तरदायित्व है। आईजीटीपीएल ने 25% के अनुमानित के प्रति 2% मात्रा ही प्राप्त की है। याचिकाकर्ता ने वास्तविक प्रतिफल में घाटे के परिकलन पर विवाद किया है और यह तथ्य कि आईजीटीपीएल ने व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों का प्रकटन नहीं किया है जो निम्न आरओसीई का पात्र होता है, इस प्रकार व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों पर उच्च आरओसीई का दावा कर रहा है। 5.72% से ऊपर आरओसीई के द्वारा आईजीटीपीएल की कोई प्रतिपूर्ति व्यापार से नहीं निकाली जाए अपितु सरकार द्वारा किसी द्विपक्षीय करार के अनुसार अपनी स्वयं की निधियों से निपटायी जाए। यह भी तर्क दिया गया है कि उपलब्ध सुविधाओं के बेहतर प्रयोग से यातायात की मात्रा में संवर्धन लाकर आईजीटीपीएल के राजस्वों में पर्याप्त वृद्धि लाने के लिए एक उचित व्यापारिक योजना कार्यान्वित की जानी चाहिए। टर्मिनल की उद्यमशील विपणनता और प्रशुल्क की प्रतिस्पर्धात्मक दरें प्रदान कर और इस प्रकार आईजीटीपीएल को प्रथम रूचि टर्मिनल बनाकर आईजीटीपीएल की दरों में वृद्धि के प्रस्ताव की कोई भी प्रक्रिया हो उसे रोका जाए। आईजीटीपीएल के प्रशुल्क में और वृद्धि की अनुमति देने से पूर्व इन पहलुओं पर माननीय प्राधिकरण को सुविचार करना होगा।</p>	<p>ऐसे अनेकों कारक हैं जो आईसीटीटी पर पोतांतरण व्यापार की वृद्धि में रूकावट हैं अर्थात ट्राफ्टकी अनुपलब्धता, अनुत्तीय शिथिलताएं, प्रक्रियाओं संबंधी स्पष्टता की कमी आदि जो आईजीटी के नियंत्रण से इतर हैं और जिनके बारे में इस उत्तर में पहले कहीं बताया बताया जा चुका है। यह हैरानी की बात है कि शिपिंग लाइनों के एजेंट जो वास्तव में कंटेनरों को विश्व भर में मूव करते हैं और कंटेनर यातायात के प्रवाह को नियंत्रित करते हैं अब कोचीन को व्यापार लाने से बचते हैं यद्यपि पोतांतरण दरें कोलम्बो से कम हैं और उत्पादकता प्रतिमान अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुरूप है। शिपिंग लाइनों के एजेंट अब यह कह रहे हैं कि पोतांतरण व्यापार को लाना पूर्णतः आईजीटीपीएल का उत्तरदायित्व है। एक बार फिर से यह ध्यान में लाया जाता है कि आईजीटीपीएल अत्यधिक प्रतिस्पर्धी टीपी प्रशुल्क प्रदान कर रहा है। याचिकाकर्ताओं की मांग कि 5.72 प्रतिशत के आरओसीई के अतिरिक्त में प्रतिफल (याचिकाकर्ताओं द्वारा संस्तुत) का भारत सरकार द्वारा अपनी निधियों से निपटारा किया जाये, वर्तमान दिशानिर्देशों के अनुरूप नहीं है। प्राधिकरण उपयुक्त रूप से याचिकाकर्ताओं को सलाह दें। उनका और आरोप प्राधिकरण को संबोधित अपने 2 जनवरी, 2016 के पहले के पत्र में उठाया या कि आईजीटीपीएल ने व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों का मूल्य प्रकट नहीं किया है, उसे हमारी टिप्पणी के लिए भेजा गया, जो प्राधिकरण के आदेश में दर्ज है। दोहराने के लिए-व्यापार संबंधी परिसंपत्तियां फार्म 4 में परिभाषित हैं-</p> <p>“व्यापार की सहायता के लिए सृजित परिसम्पत्तियां अर्थात् अस्पताल, स्कूल आदि”- के रूप में स्पष्ट किया गया है। क्योंकि आईजीटीपीएल के पास इस श्रेणी की कोई परिसम्पत्ति नहीं है, आईजीटीपीएल परिकलन में सम्पत्ति के प्रकटन की अपेक्षा नहीं है।</p>																																																												
(xii).	<p>आईजीटीपीएल पर वर्तमान टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार इस प्रकार है:</p> <table><tr><th></th><th></th><th>20डीबी</th><th>40डीबी</th><th>20रेफ</th><th>40रेफ</th></tr><tr><td>फेरा पूर्व निरीक्षण</td><td>₹68/- = \$ 1/-</td><td></td><td></td><td>862</td><td>862</td></tr><tr><td>निगरानी प्रभार</td><td>2 दिन* 6 पाली</td><td></td><td></td><td>1926</td><td>2897</td></tr><tr><td>घाट शुल्क</td><td></td><td>883.83</td><td>1325.73</td><td>883.83</td><td>1325.73</td></tr><tr><td>सीवाई पर लिफ्ट ऑफ"</td><td></td><td>848.49</td><td>1272.73</td><td>848.49</td><td>1272.73</td></tr><tr><td>सीवाई पर लिफ्ट ऑन</td><td></td><td>848.49</td><td>1272.73</td><td>848.49</td><td>1272.73</td></tr><tr><td>एच के को इलाई</td><td></td><td>397.71</td><td>596.59</td><td>397.71</td><td>596.59</td></tr><tr><td>गैट्री</td><td></td><td>3553.68</td><td>5329.84</td><td>3658.20</td><td>5487.00</td></tr><tr><td></td><td></td><td>6532</td><td>9798</td><td>9425</td><td>13714</td></tr></table>			20डीबी	40डीबी	20रेफ	40रेफ	फेरा पूर्व निरीक्षण	₹68/- = \$ 1/-			862	862	निगरानी प्रभार	2 दिन* 6 पाली			1926	2897	घाट शुल्क		883.83	1325.73	883.83	1325.73	सीवाई पर लिफ्ट ऑफ"		848.49	1272.73	848.49	1272.73	सीवाई पर लिफ्ट ऑन		848.49	1272.73	848.49	1272.73	एच के को इलाई		397.71	596.59	397.71	596.59	गैट्री		3553.68	5329.84	3658.20	5487.00			6532	9798	9425	13714	<p>याचिकाकर्ताओं ने अब संशोधित प्रहस्तन प्रभार दिये हैं जो सही हैं। फेरा-पूर्व निरीक्षण प्रभार गलत सूचीबद्ध हैं सही प्रभार 20' और 40' दोनों के लिए 750 रु. हैं न कि 862 रु.।</p>						
		20डीबी	40डीबी	20रेफ	40रेफ																																																									
फेरा पूर्व निरीक्षण	₹68/- = \$ 1/-			862	862																																																									
निगरानी प्रभार	2 दिन* 6 पाली			1926	2897																																																									
घाट शुल्क		883.83	1325.73	883.83	1325.73																																																									
सीवाई पर लिफ्ट ऑफ"		848.49	1272.73	848.49	1272.73																																																									
सीवाई पर लिफ्ट ऑन		848.49	1272.73	848.49	1272.73																																																									
एच के को इलाई		397.71	596.59	397.71	596.59																																																									
गैट्री		3553.68	5329.84	3658.20	5487.00																																																									
		6532	9798	9425	13714																																																									



(xiii).	नीचे देश में प्रत्येक महापत्तन की कंटेनर प्रहस्तन दर की तुलना दी जा रही है (रु में)					याचिकाकर्ताओं ने अन्य पत्तनों के प्रशुल्क सूचीबद्ध किये हैं, जबकि कुछेक बताये गए प्रशुल्क सही नहीं हैं, प्राधिकरण उनका सत्यापन कर सकता है। ऐसी तुलना वैध नहीं है क्योंकि प्रत्येक पत्तन के प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा उनकी अवसंरचना/नियोजित पूंजी और लागू प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के आधार पर नियत किये जाते हैं। कुछेक पत्तन 2008 के दिशा-निर्देशों के अंतर्गत आते हैं और इसलिए थोक मूल्य सूचकांक के 60% तक वार्षिक प्रशुल्क वृद्धि का लाभ उठा रहे हैं।	
	क्र.सं.	पत्तन का नाम	वर्तमान कंटेनर प्रहस्तन प्रभार प्रति 20' कंटेनर	कंटेनर प्रहस्तन प्रभार प्रति 20' कंटेनर आईजीटीपीएल	वर्तमान कंटेनर प्रहस्तन प्रभार प्रति 20' कंटेनर		कंटेनर प्रहस्तन प्रभार प्रति 20' कंटेनर आईजीटीपीएल
	1	गेटवे टर्मिनल इंडिया प्रा. लि. मुंबई	3,551.00	6637.00	5,384.00		9,955.00
	2	जवाहरलाल नेहरू पत्तन ट्रस्ट, मुंबई	3,935.00	6637.00	5,960.00		9,955.00
	3	नानासाहेब अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर टर्मिनल, मुंबई	3,706.25	6637.00	5,616.87		9,955.00
	4	अंतर्राष्ट्रीय चेन्नई टर्मिनल प्रा. लि. चेन्नई	3,785.11	6637.00	5,621.95		9,955.00
	5	चेन्नई कंटेनर टर्मिनल प्रा.लि. चेन्नई	3,785.11	6637.00	5,621.95		9,955.00
	6	पीएसए सिकल टर्मिनल लि. तूतीकोरण	3,220.24	6637.00	4,557.00		9,955.00
	7	दक्षिण भारत गेटवे टर्मिनल प्रा.लि. तूतीकोरण	3,157.24	6637.00	4,735.56		9,955.00
	8	विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्रा.लि. विजय	4,222.00	6637.00	6,334.00		9,955.00
9	कोलकाता पत्तन ट्रस्ट	4,287.00	6637.00	6,431.00	9,955.00		
(xiv).	यह निवेदन है कि तीसरे प्रतिवादी के टर्मिनल पर नौ भार कंटेनर के लिए कंटेनर प्रहस्तन प्रभार 20' कंटेनर के लिए 6532.00 रु है और 40' कंटेनर के लिए 9798.00 रु. है। जो अन्य भारतीय पत्तनों की तुलना में अधिक है जबकि चेन्नई और तूतीकोरण जैसे पड़ोसी पत्तन कंटेनर प्रहस्तन के लिए काफी कम प्रभार ले रहे हैं।					प्रत्येक पत्तन के प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा लागू प्रशुल्क और उपलब्ध अवसंरचना/नियोजित पूंजी के आधार पर नियत किये जाते हैं। अतः यह स्वाभाविक है कि प्रत्येक पत्तन के प्रशुल्क भिन्न होंगे। अतः की गई तुलना वैध नहीं है। याचिकाकर्ताओं की प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रियाओं और दिशा-निर्देशों की अनभिज्ञता पा हम कोई टिप्पणी नहीं करना चाहते	
(xv).	अधिकतर पोतवणिक जैसे टाटा ग्लोबल बीवरेज लि. और आयातक जैसे एमिरेट्स सीमेंट इंडिया प्रा.लि. आदि और विभिन्न अन्य एसोसिएशन जो एक्जिम व्यापार के लाभ के लिए काम करती है जैसे फेडरेशन ऑफ कॉयर्स एक्सपोर्टर्स एसोसिएशन, सीफूड एक्सपोर्टर्स एसोसिएशन ऑफ इंडिया, कस्टमज आउस एण्ड स्टीमर्स एजेंट्स एसोसिएशन (पड़ोसी राज्यों से), व्यापारिक निकाय जैसे इंडियन चैंबर ऑफ कामर्स एण्ड इंडस्ट्री, फेडरेशन ऑफ इंडियन कैशू इंडस्ट्री, ने इन तथ्यों को माननीय प्राधिकरण के समक्ष रखा। इन तथ्यों को गंभीरता से लिया जाए क्योंकि ये आवाजें कोचि में वास्तविक उपभोक्तकों की हैं जो आईजीटीपीएल का प्रयोग करते हैं –					आईजीटी ने अपने पूर्व के दिनांक 12 जनवरी, 2017 के पत्र संख्या आईजीटीपीएल/फिन/टीएमपी/2017-1 से 8 के द्वारा प्राधिकरण को विभिन्न हितधारकों द्वारा प्रकट की गई चिंताओं का उत्तर दे दिया है।	

	टर्मिनल और एक्जिम व्यापार संघ और उन सभी की आईजीटीपीएल द्वारा और प्रशुल्क बढ़ाने के बारे में एक ही चिंता है।																																																																																		
(xvi).	<p>जब प्रचालनों को कोचीन पत्तन न्यास के विलिंग्डन द्वीप के राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल से वल्लारपदम पर आईजीटीपीएल को हस्तांतरित किया गया, तब कार्गो की प्रमाणा में वृद्धि और प्रतिस्पर्धा प्रशुल्क की आशा जमी थी कि जो शिपिंग सेक्टर को बढ़ायेगा और शिपिंग व्यापार को संवर्धित करेगा/जबकि यहां तो अपेक्षाओं के विपरीत हुआ है, टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों में और अन्य संबंधित प्रयास लागतों में सीपीटी की तुलना में 65% की वृद्धि हुई। जब राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल पर कोचीन पत्तन न्यास द्वारा कंटेनर प्रहस्त किये जाते थे तब 20' कंटेनर की लागत 3000/- रु. थी और जब प्रहस्तन आईजीटीपीएल को हस्तांतरित किया गया तो लागत दोगुने से भी अधिक 7000 रु. प्रति 20' कंटेनर हो गई है जिसका कोई वैध कारण नहीं है। वल्लारपदम को स्थानांतरित होने से परिवहन लागत तो बढ़ी ही है संबंधित लागतें भी बढ़ गई हैं जैसे सभी आयातित कंटेनरों उनके संगत सीएफएस को एक साथ ले जाने की लागत, ओवरलुकिंग निःशुल्क अवधि भी, जिससे शिपिंग व्यापार प्रभावित हुआ है। तत्कालीन राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल के आईजीटीपीएल पूर्वअवधि और आईजीटीपीएल वल्लारपदम की वर्तमान दरों की तुलना दी जा रही है जो दरों में अविज्ञानिक वृद्धि को स्पष्ट करेगी:-</p> <p style="text-align: center;"><b>राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल प्रशुल्क, 2009</b></p> <table> <tr> <th></th><th>20'एफ</th><th>40'एफ</th></tr> <tr> <td>गैट्री</td><td>\$25.24</td><td>\$37.86</td></tr> <tr> <td>आयोजना तथा पर्यवेक्षण</td><td>\$7.8</td><td>\$7.86</td></tr> <tr> <td>अमरीकी डालरों में योग</td><td>\$33.10</td><td>\$45.72</td></tr> <tr> <td>अमरीकी डालरों से भारतीय रु.-\$ 1=</td><td><b>46.37</b></td><td><b>46.37</b></td></tr> <tr> <td>प्राइम मूवर (परिवहन)</td><td>247.50</td><td>371.25</td></tr> <tr> <td>लिफ्ट ऑन/ऑफ</td><td><b>1140.48</b></td><td><b>1710.72</b></td></tr> <tr> <td>घाट शुल्क</td><td><b>550.00</b></td><td><b>825.00</b></td></tr> </table> <p style="text-align: center;"><b>इंडिया गेटवे टर्मिनल प्रा.लि. पर प्रशुल्क 2010</b></p> <table> <tr> <th></th><th>20'एफ</th><th>40'एफ</th></tr> <tr> <td>गैट्री</td><td>\$42.14</td><td>\$63.21</td></tr> <tr> <td>आयोजना तथा पर्यवेक्षण</td><td>\$7.86</td><td>\$7.86</td></tr> <tr> <td>अमरीकी डालरों में योग</td><td>\$33.10</td><td>\$42.14</td></tr> <tr> <td>अमरीकी डालरों से भारतीय रु.-\$ 1=</td><td><b>46.37</b></td><td><b>46.37</b></td></tr> <tr> <td>प्राइम मूवर (परिवहन)</td><td>247.50</td><td>371.25</td></tr> <tr> <td>लिफ्ट ऑन/ऑफ</td><td><b>1140.48</b></td><td><b>1368.60</b></td></tr> <tr> <td>घाट शुल्क</td><td><b>550.00</b></td><td><b>712.80</b></td></tr> </table> <p style="text-align: center;"><b>इंडिया गेटवे टर्मिनल प्रा.लि. पर प्रशुल्क 2011</b></p> <table> <tr> <th></th><th>20'एफ</th><th>40'एफ</th></tr> <tr> <td>गैट्री</td><td>\$43.61</td><td>\$65.41</td></tr> <tr> <td>आयोजना तथा पर्यवेक्षण</td><td>\$7.86</td><td>\$7.86</td></tr> <tr> <td>अमरीकी डालरों में योग</td><td>\$33.10</td><td>\$43.61</td></tr> <tr> <td>अमरीकी डालरों से भारतीय रु.-\$ 1=</td><td><b>46.37</b></td><td><b>46.37</b></td></tr> <tr> <td>प्राइम मूवर (परिवहन)</td><td>247.50</td><td>371.25</td></tr> <tr> <td>लिफ्ट ऑन/ऑफ</td><td><b>1140.48</b></td><td>1,416.23</td></tr> <tr> <td>घाट शुल्क</td><td><b>550.00</b></td><td>737.61</td></tr> </table> <p style="text-align: center;"><b>इंडिया गेटवे टर्मिनल प्रा.लि. पर प्रशुल्क 2012</b></p> <table> <tr> <th></th><th>20'एफ</th><th>40'एफ</th></tr> <tr> <td>गैट्री</td><td>\$45.12</td><td>\$67.69</td></tr> <tr> <td>आयोजना तथा पर्यवेक्षण</td><td>\$7.86</td><td>\$7.86</td></tr> </table>		20'एफ	40'एफ	गैट्री	\$25.24	\$37.86	आयोजना तथा पर्यवेक्षण	\$7.8	\$7.86	अमरीकी डालरों में योग	\$33.10	\$45.72	अमरीकी डालरों से भारतीय रु.-\$ 1=	<b>46.37</b>	<b>46.37</b>	प्राइम मूवर (परिवहन)	247.50	371.25	लिफ्ट ऑन/ऑफ	<b>1140.48</b>	<b>1710.72</b>	घाट शुल्क	<b>550.00</b>	<b>825.00</b>		20'एफ	40'एफ	गैट्री	\$42.14	\$63.21	आयोजना तथा पर्यवेक्षण	\$7.86	\$7.86	अमरीकी डालरों में योग	\$33.10	\$42.14	अमरीकी डालरों से भारतीय रु.-\$ 1=	<b>46.37</b>	<b>46.37</b>	प्राइम मूवर (परिवहन)	247.50	371.25	लिफ्ट ऑन/ऑफ	<b>1140.48</b>	<b>1368.60</b>	घाट शुल्क	<b>550.00</b>	<b>712.80</b>		20'एफ	40'एफ	गैट्री	\$43.61	\$65.41	आयोजना तथा पर्यवेक्षण	\$7.86	\$7.86	अमरीकी डालरों में योग	\$33.10	\$43.61	अमरीकी डालरों से भारतीय रु.-\$ 1=	<b>46.37</b>	<b>46.37</b>	प्राइम मूवर (परिवहन)	247.50	371.25	लिफ्ट ऑन/ऑफ	<b>1140.48</b>	1,416.23	घाट शुल्क	<b>550.00</b>	737.61		20'एफ	40'एफ	गैट्री	\$45.12	\$67.69	आयोजना तथा पर्यवेक्षण	\$7.86	\$7.86	<p>आईसीटीटी पर ग्राहकों द्वारा प्राप्त सेवा स्तर/सेवा की गुणता की तुलना आरजीसीटी पर प्रदान सेवाओं से नहीं की जा सकती। सभी हितधारकों को आईसीटीटी पर संवर्धित वर्ध उत्पादकता, कम ट्रक फेरा समय, तीव्र पोत टर्न अराउण्ड, से लाभ पहुंचा है। आईसीटीटी पर शिपिंग लाइनों द्वारा जारी सुपुर्दगी आदेशों के आधार पर टर्मिनल यार्ड से ही आयात कंटेनरों की सुपुर्दगी दे दी जाती है। ये सुपुर्दगी आदेश शिपिंग लाइनों द्वारा संबंधित आयातकों उनके एजेंटों अथवा उनके नामांकित सीएफएस को जारी किये जाते हैं। आईजीटीपीएल की किसी सीएफएस से कोई प्रत्यक्ष अथवा अप्रत्यक्ष संबंध नहीं है। सीएफएस को परिवहन की किसी मूवमेंट को आईजीटीपीएल नहीं करता। याचिकाकर्ताओं का आरोप निराधार है। आरजीसीटी और आईसीटीसी पर प्रशुल्क, जैसा याचिकाकर्ता ने दिया है पूर्णतः गलत है। किसी भी स्थिति में तुलना वैध नहीं है क्योंकि टर्मिनल प्रदत्त सुविधाओं, अवसंरचना, प्रचालनात्मक उत्पादकता आदि में पूर्णतः भिन्न है।</p>
	20'एफ	40'एफ																																																																																	
गैट्री	\$25.24	\$37.86																																																																																	
आयोजना तथा पर्यवेक्षण	\$7.8	\$7.86																																																																																	
अमरीकी डालरों में योग	\$33.10	\$45.72																																																																																	
अमरीकी डालरों से भारतीय रु.-\$ 1=	<b>46.37</b>	<b>46.37</b>																																																																																	
प्राइम मूवर (परिवहन)	247.50	371.25																																																																																	
लिफ्ट ऑन/ऑफ	<b>1140.48</b>	<b>1710.72</b>																																																																																	
घाट शुल्क	<b>550.00</b>	<b>825.00</b>																																																																																	
	20'एफ	40'एफ																																																																																	
गैट्री	\$42.14	\$63.21																																																																																	
आयोजना तथा पर्यवेक्षण	\$7.86	\$7.86																																																																																	
अमरीकी डालरों में योग	\$33.10	\$42.14																																																																																	
अमरीकी डालरों से भारतीय रु.-\$ 1=	<b>46.37</b>	<b>46.37</b>																																																																																	
प्राइम मूवर (परिवहन)	247.50	371.25																																																																																	
लिफ्ट ऑन/ऑफ	<b>1140.48</b>	<b>1368.60</b>																																																																																	
घाट शुल्क	<b>550.00</b>	<b>712.80</b>																																																																																	
	20'एफ	40'एफ																																																																																	
गैट्री	\$43.61	\$65.41																																																																																	
आयोजना तथा पर्यवेक्षण	\$7.86	\$7.86																																																																																	
अमरीकी डालरों में योग	\$33.10	\$43.61																																																																																	
अमरीकी डालरों से भारतीय रु.-\$ 1=	<b>46.37</b>	<b>46.37</b>																																																																																	
प्राइम मूवर (परिवहन)	247.50	371.25																																																																																	
लिफ्ट ऑन/ऑफ	<b>1140.48</b>	1,416.23																																																																																	
घाट शुल्क	<b>550.00</b>	737.61																																																																																	
	20'एफ	40'एफ																																																																																	
गैट्री	\$45.12	\$67.69																																																																																	
आयोजना तथा पर्यवेक्षण	\$7.86	\$7.86																																																																																	

	<table><tr><td>अमरीकी डालरों में योग</td><td>\$33.10</td><td>\$45.12</td></tr><tr><td>अमरीकी डालरों से भारतीय रु.-\$ 1=</td><td><b>46.37</b></td><td><b>46.37</b></td></tr><tr><td>प्राइम मूवर (परिवहन)</td><td>2 7.50</td><td>371.25</td></tr><tr><td>लिफ्ट ऑन/ऑफ</td><td><b>1140.48</b></td><td><b>1465.51</b></td></tr><tr><td>घाट शुल्क</td><td><b>550.00</b></td><td><b>763.27</b></td></tr></table> <p><b>इंडिया गेटवे टर्मिनल प्रा.लि. पर प्रशुल्क 2013</b></p> <table><tr><td></td><td>20'एफ</td><td>40'एफ</td></tr><tr><td>गैट्री</td><td>\$46.70</td><td>\$70.05</td></tr><tr><td>आयोजना तथा पर्यवेक्षक</td><td>\$7.86</td><td>\$7.86</td></tr><tr><td>अमरीकी डालरों में योग</td><td>\$33.10</td><td>\$46.70</td></tr><tr><td>अमरीकी डालरों से भारतीय रु.-\$ 1=</td><td><b>46.37</b></td><td><b>46.37</b></td></tr><tr><td>प्राइम मूवर (परिवहन)</td><td>247.50</td><td>371.25</td></tr><tr><td>लिफ्ट ऑन/ऑफ</td><td><b>1140.48</b></td><td>1,516.51</td></tr><tr><td>घाट शुल्क</td><td><b>550.00</b></td><td>789.84</td></tr></table> <p><b>इंडिया गेटवे टर्मिनल प्रा.लि. पर प्रशुल्क 2014</b></p> <table><tr><td></td><td>20'एफ</td><td>40'एफ</td></tr><tr><td>गैट्री</td><td>\$48.33</td><td>\$72.49</td></tr><tr><td>आयोजना तथा पर्यवेक्षक</td><td>\$7.86</td><td>\$7.86</td></tr><tr><td>अमरीकी डालरों में योग</td><td>\$33.10</td><td>\$48.33</td></tr><tr><td>अमरीकी डालरों से भारतीय रु.-\$ 1=</td><td><b>46.37</b></td><td><b>46.37</b></td></tr><tr><td>प्राइम मूवर (परिवहन)</td><td>247.50</td><td>371.25</td></tr><tr><td>लिफ्ट ऑन/ऑफ</td><td><b>1140.48</b></td><td>1,569.29</td></tr><tr><td>घाट शुल्क</td><td><b>550.00</b></td><td>817.32</td></tr></table> <p><b>इंडिया गेटवे टर्मिनल प्रा.लि. पर प्रशुल्क 2014</b></p> <table><tr><td></td><td>20'एफ</td><td>40'एफ</td></tr><tr><td>गैट्री</td><td>\$50.01</td><td>\$75.01</td></tr><tr><td>आयोजना तथा पर्यवेक्षक</td><td>\$7.86</td><td>\$7.86</td></tr><tr><td>अमरीकी डालरों में योग</td><td>\$33.10</td><td>\$50.01</td></tr><tr><td>अमरीकी डालरों से भारतीय रु.-\$ 1=</td><td><b>46.37</b></td><td><b>46.37</b></td></tr><tr><td>प्राइम मूवर (परिवहन)</td><td>247.50</td><td>371.25</td></tr><tr><td>लिफ्ट ऑन/ऑफ</td><td><b>1140.48</b></td><td>1,623.90</td></tr><tr><td>घाट शुल्क</td><td><b>550.00</b></td><td>845.77</td></tr></table>	अमरीकी डालरों में योग	\$33.10	\$45.12	अमरीकी डालरों से भारतीय रु.-\$ 1=	<b>46.37</b>	<b>46.37</b>	प्राइम मूवर (परिवहन)	2 7.50	371.25	लिफ्ट ऑन/ऑफ	<b>1140.48</b>	<b>1465.51</b>	घाट शुल्क	<b>550.00</b>	<b>763.27</b>		20'एफ	40'एफ	गैट्री	\$46.70	\$70.05	आयोजना तथा पर्यवेक्षक	\$7.86	\$7.86	अमरीकी डालरों में योग	\$33.10	\$46.70	अमरीकी डालरों से भारतीय रु.-\$ 1=	<b>46.37</b>	<b>46.37</b>	प्राइम मूवर (परिवहन)	247.50	371.25	लिफ्ट ऑन/ऑफ	<b>1140.48</b>	1,516.51	घाट शुल्क	<b>550.00</b>	789.84		20'एफ	40'एफ	गैट्री	\$48.33	\$72.49	आयोजना तथा पर्यवेक्षक	\$7.86	\$7.86	अमरीकी डालरों में योग	\$33.10	\$48.33	अमरीकी डालरों से भारतीय रु.-\$ 1=	<b>46.37</b>	<b>46.37</b>	प्राइम मूवर (परिवहन)	247.50	371.25	लिफ्ट ऑन/ऑफ	<b>1140.48</b>	1,569.29	घाट शुल्क	<b>550.00</b>	817.32		20'एफ	40'एफ	गैट्री	\$50.01	\$75.01	आयोजना तथा पर्यवेक्षक	\$7.86	\$7.86	अमरीकी डालरों में योग	\$33.10	\$50.01	अमरीकी डालरों से भारतीय रु.-\$ 1=	<b>46.37</b>	<b>46.37</b>	प्राइम मूवर (परिवहन)	247.50	371.25	लिफ्ट ऑन/ऑफ	<b>1140.48</b>	1,623.90	घाट शुल्क	<b>550.00</b>	845.77	
अमरीकी डालरों में योग	\$33.10	\$45.12																																																																																							
अमरीकी डालरों से भारतीय रु.-\$ 1=	<b>46.37</b>	<b>46.37</b>																																																																																							
प्राइम मूवर (परिवहन)	2 7.50	371.25																																																																																							
लिफ्ट ऑन/ऑफ	<b>1140.48</b>	<b>1465.51</b>																																																																																							
घाट शुल्क	<b>550.00</b>	<b>763.27</b>																																																																																							
	20'एफ	40'एफ																																																																																							
गैट्री	\$46.70	\$70.05																																																																																							
आयोजना तथा पर्यवेक्षक	\$7.86	\$7.86																																																																																							
अमरीकी डालरों में योग	\$33.10	\$46.70																																																																																							
अमरीकी डालरों से भारतीय रु.-\$ 1=	<b>46.37</b>	<b>46.37</b>																																																																																							
प्राइम मूवर (परिवहन)	247.50	371.25																																																																																							
लिफ्ट ऑन/ऑफ	<b>1140.48</b>	1,516.51																																																																																							
घाट शुल्क	<b>550.00</b>	789.84																																																																																							
	20'एफ	40'एफ																																																																																							
गैट्री	\$48.33	\$72.49																																																																																							
आयोजना तथा पर्यवेक्षक	\$7.86	\$7.86																																																																																							
अमरीकी डालरों में योग	\$33.10	\$48.33																																																																																							
अमरीकी डालरों से भारतीय रु.-\$ 1=	<b>46.37</b>	<b>46.37</b>																																																																																							
प्राइम मूवर (परिवहन)	247.50	371.25																																																																																							
लिफ्ट ऑन/ऑफ	<b>1140.48</b>	1,569.29																																																																																							
घाट शुल्क	<b>550.00</b>	817.32																																																																																							
	20'एफ	40'एफ																																																																																							
गैट्री	\$50.01	\$75.01																																																																																							
आयोजना तथा पर्यवेक्षक	\$7.86	\$7.86																																																																																							
अमरीकी डालरों में योग	\$33.10	\$50.01																																																																																							
अमरीकी डालरों से भारतीय रु.-\$ 1=	<b>46.37</b>	<b>46.37</b>																																																																																							
प्राइम मूवर (परिवहन)	247.50	371.25																																																																																							
लिफ्ट ऑन/ऑफ	<b>1140.48</b>	1,623.90																																																																																							
घाट शुल्क	<b>550.00</b>	845.77																																																																																							
(xvii).	<p>अतः, संक्षेप में, राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल, कोचीन पत्तन न्यास, वेलिंग्टन द्वीप को आईजीटीपीएल, वल्लारपदम स्थानांतरित करने के परिणाम में टर्मिनल पहस्तन प्रभारों में 50% तक की वृद्धि हुई जिसने आईजीटीपीएल के माध्यम से कार्गो की मूवमेंट प्रभावित हुई। पोत वणिकों ने अन्य पत्तनों को प्राथमिकता देना आरंभ कर दिया जैसे तुतिकोरण और चेन्नई क्योंकि आईजीटीपीएल वल्लारपदम में टर्मिनल पहस्तन प्रभार अधिक है। आईजीटीपीएल ने इस पर विचार किये बिना 5 अगस्त, 2009 को प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश संख्या टीएएमपी/25/2008-आईजीटीपीएल के आधार पर प्रशुल्क में अब तक 3.48% की प्रति वर्ष वृद्धि की। तथ्यों और आंकड़ों पर विचार करते हुए, जैसे ऊपर दिये गए हैं इस प्राधिकरण को प्राधिकरण द्वारा पारित 5 अगस्त, 2009 के आदेश पर स्वतः संज्ञान लेते हुए समीक्षा करनी चाहिए थी।</p>	<p>आईसीटीटी पर व्यापार में धीरे-धीरे वृद्धि हो रही है। यह नोट किया जाये कि आईजीटीपीएल ने मूलतः चेन्नई/तुतिकोरण से मूव होने वाले कार्गो को सफलतापूर्वक परिवर्तित कर लिया है। नीचे दक्षिण भारतीय बाजार की तुलना में आईसीटीटी पर व्यापार में वृद्धि दर्शायी गई है।</p> <table><tr><th></th><th colspan="2">आईसीटीटी कोचीन</th><th colspan="2">दक्षिणी भारतीय बाजार</th></tr><tr><th>वित्तीय वर्ष</th><th>टीईयू</th><th>वर्ष दर वर्ष वृद्धि</th><th>टीईयू</th><th>वर्ष दर वर्ष वृद्धि %</th></tr><tr><td>2009-10</td><td>289,380</td><td></td><td>1,866,851</td><td></td></tr><tr><td>2010-11</td><td>312,189</td><td>7.9%</td><td>2,025,647</td><td>8.5</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>337,053</td><td>.0%</td><td>2,336,892</td><td>15.4</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>334,925</td><td>(0.6)%</td><td>2,338,687</td><td>0.1</td></tr><tr><td>2013-14</td><td>346,204</td><td>3.4%</td><td>2,325,049</td><td>(0.6)</td></tr><tr><td>2014-15</td><td>366,376</td><td>5.8%</td><td>2,519,960</td><td>8.4</td></tr><tr><td>2015-16</td><td>419,550</td><td>14.5%</td><td>2,708,676</td><td>7.5</td></tr></table>		आईसीटीटी कोचीन		दक्षिणी भारतीय बाजार		वित्तीय वर्ष	टीईयू	वर्ष दर वर्ष वृद्धि	टीईयू	वर्ष दर वर्ष वृद्धि %	2009-10	289,380		1,866,851		2010-11	312,189	7.9%	2,025,647	8.5	2011-12	337,053	.0%	2,336,892	15.4	2012-13	334,925	(0.6)%	2,338,687	0.1	2013-14	346,204	3.4%	2,325,049	(0.6)	2014-15	366,376	5.8%	2,519,960	8.4	2015-16	419,550	14.5%	2,708,676	7.5																																										
	आईसीटीटी कोचीन		दक्षिणी भारतीय बाजार																																																																																						
वित्तीय वर्ष	टीईयू	वर्ष दर वर्ष वृद्धि	टीईयू	वर्ष दर वर्ष वृद्धि %																																																																																					
2009-10	289,380		1,866,851																																																																																						
2010-11	312,189	7.9%	2,025,647	8.5																																																																																					
2011-12	337,053	.0%	2,336,892	15.4																																																																																					
2012-13	334,925	(0.6)%	2,338,687	0.1																																																																																					
2013-14	346,204	3.4%	2,325,049	(0.6)																																																																																					
2014-15	366,376	5.8%	2,519,960	8.4																																																																																					
2015-16	419,550	14.5%	2,708,676	7.5																																																																																					

		अप्रैल-दिसंबर -2015 वाईटीडी	306,264		2,001,104	
		अप्रैल - दिसंबर- 2016 वाईटीडी	36,859	19.8%	2,225,546	11.2
(xviii).	उक्त दरों के अतिरिक्त, आईजीटीपीएल कुछ अतिरिक्त प्रभार भी उगाह रहा है जो प्राधिकरण के समक्ष भी नहीं रखे गए और जो प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित भी नहीं है और 2500 रु./20' और 40' है जैसे कट-ऑफ समय के पश्चात पहुंचने वाले कंटेनरों पर विशेष सेवा अनुरोध प्रभार, जिनमें कोई वास्तविक मूवमेंट शामिल नहीं होने के बावजूद भी उक्त लागतों के अतिरिक्त आईजीटीपीएल रीफर कंटेनरों के लिए तापमान भिन्नता शीर्ष के अंतर्गत शिपिंग कंपनियों को बिलिंग भी कर रहा है, जिसे की भारत का कोई अन्य पत्तन बिलिंग नहीं करता और न ही इसे प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया है। इसी प्रकार और समान छिपी दरें हैं जो प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं हैं और न ही लाइसेंस करार के अनुसार कोचीन पत्तन से शेयर की जाती हैं और जिन्हें माननीय प्राधिकरण के समक्ष भी रखा नहीं गया है।	याचिकाकर्ताओं के अधिवक्ता आईजीटीपीएल के विरुद्ध आधारहीन आरोप लगा रहे हैं। आईजीटी यह पुष्टि करना चाहेगा कि आईसीटीटी पर लागू सभी प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा दिशा-निर्देशों के अनुरूप नियत और अनुमोदित किये जाते हैं और आईजीटीपीएल कोई भी प्रशुल्क प्राधिकरण के अनुमोदन के बिना नहीं उगाह रहा। कंटेनरों का लदान और उतरायी, नियमित प्रक्रिया के ग्राहकों को नियमित प्रक्रिया के दौरान सुपुर्दगी देने/लेने के अतिरिक्त टर्मिनल द्वारा प्रदत्त सेवाओं को विशेष सेवा अनुरोध कहा जाता है और इन सेवाओं को ग्राहक शिपिंग लाइन/पोत प्रचालक के लिखित अनुरोध पर प्रदान किया जाता है। याचिकाकर्ता ने आरोप लगाया है कि कट-ऑफ समय के पश्चात पहुंचने वाले कंटेनरों को प्रदान की जाने वाली सेवाओं पर और रीफर कंटेनर पर तापमान विभिन्नता प्रभार प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं है। इस पर नीचे विस्तार से स्पष्टीकरण दिया जा रहा है।  गेट कट-ऑफ समय के बारे में यह बताया जाता है कि टर्मिनल प्रचालन प्रक्रिया के अनुसार, निर्यात डब्बों को पोत के आगमन समय से 7 दिन पूर्व टर्मिनल यार्ड में स्टैक करने की अनुमति दी जाती है। निर्यात डब्बों को पोत के आगमन समय के 4 घंटे पूर्व तक स्वीकार किया जाना जारी रहता है। वास्तविक आगमन से 4 घंटे पूर्व की यह सीमा पोत के लिए गेट कट-ऑफ समय कहलाता है। यह सभी टर्मिनलों पर सामान्य प्रक्रिया है और व्यापार इसे भली-भांति जानता है। ये प्रचालन प्रक्रियायें प्रचालन दक्षता और पोत के तीव्र टर्न अराण्ड समय सुनिश्चित करने के लिए हैं जैसा आगे और स्पष्ट किया जाता है। टर्मिनल बर्थ पर पोत के आगमन के वास्तविक समय से 4 घंटे पूर्व, पोत प्रचालक निर्यात अग्रिम सूची (ईएएल) भेजता है यानी पोत में लदान किये जाने वाले कंटेनरों की नियोजित सूची और प्रेस्टो और ईएएल निर्यात सूची बंद कर दी जाती है और टर्मिनल द्वारा लोड योजना बनायी जाती है। इस सूची के आधार पर कंटेनरों के लदान/उतरायी के विभिन्न टर्मिनल कार्यकलापों और उनकी यार्ड में स्टैकिंग की योजना बनाई जाती है। इसी प्रकार इस सूची के आधार पर पोत पर इन कंटेनरों का अनुक्रम और स्टैकिंग की योजना बनाई जाती है। पोत योजना विभिन्न प्रतिमानों पर आधारित होती है जिनमें ऑन बोर्ड कंटेनरों और लदान तथा उतरायी किये जाने वाले कंटेनरों को कवर किया जाता है। प्रतिमानों में कंटेनर का बलन, उतरायी पतन, आकार, किस्म आदि शामिल होते हैं। इस योजना को पोत के मुख्य अधिकारी तथा पोत प्रचालक के केंद्रीय योजनाकार द्वारा अनुमोदित किया जाना होता है। ऐसे अनुमोदन के अनुसार लदान प्रचालन आरंभ किया जा सकता है। कोई निर्यात कंटेनर जो ऊपर उल्लिखित कट-ऑफ समय के पश्चात पहुंचता है तो उसे पोत विशेष के लिए स्वीकार नहीं किया जाता। तब इन कंटेनरों को उसे सेवा के अगले पोत के लिए आबंटित किया जाता है। यदि ग्राहक यह चाहता है कि उसको कंटेनर विशेष को पहले के पोत में लादा जाये तो उस पोत विशेष की पोत योजना को संशोधित करना पड़ता है और फिर से पोत के मुख्य अधिकारी और पोत प्रचालक के केंद्रीय योजनाकार से प्रभारों के लिए अनुमोदन लेना पड़ता है। इसके अतिरिक्त पोत की सर्विसिंग की प्रचालन योजना को भी तदनुसार बदलना पड़ता है। शिपिंग लाइन के लिखित अनुरोध और पोत प्रचालक के अनुमोदन के आधार पर ऐसे अनुरोध का पालन किया जाता है। इन कार्यकलापों से प्रचालन समय की हानि होती है, अतिरिक्त उपस्कर लगाने पड़ते हैं। किसी विशिष्ट निर्यात स्टैक के वर्तमान स्टैक से कंटेनर को हटाना पड़ता है और परिणाम में पोत के प्रस्थान में विलंब होता है। यह सुनिश्चित करने के लिए कि अनुसूचित पोर्ट पाइलट बोर्डिंग में विलंब न हो, विशेष ध्यान देना पड़ता है कि पोत समय पर प्रस्थान कर ले। क्योंकि अतिरिक्त कार्यकलाप और शिफ्टिंग निहित होती है प्राधिकरण खंड-IX (iii) के अनुमोदन से प्रभावित है। जबकि वर्तमान में अनुमोदित प्रभार 3099.82/20' तथा 4549.75/40' हैं।				

		<p>आईजीटीपीएल काफी घटी हुई 2150रु. की दर पर सभी कंटेनरों के लिए, उनका आकार/किस्म चाहे कोई भी क्यों न हो, दांडिक प्रभार लेता है। इसके अतिरिक्त, इन राजस्वों को वास्तविक निष्पादन परिकलनों और प्रक्षेपित राजस्व परिकलनों, दोनों में ही सुविचार में लिया जाता है। अतः याचिकाकर्ताओं का आरोप कि ये प्रभार प्राधिकरण से अनुमोदित नहीं हैं, निराधार है।</p> <p>जहां तक रीफर कंटेनरों के लिए तापमान परिवर्तन का संबंध है, यह बताया जाता है कि व्यापार की प्रथा के अनुसार पोत प्रचालक रीफर कंटेनर को उस स्थिति में स्वीकार नहीं करते जब तक कंटेनर का घोषित/सैट तापमान कंटेनर के वास्तविक तापमान से 5 डिग्री से अधिक/कम के परिवर्तन पर न हों। तदनुसार, टर्मिनल ने रीफर कंटेनरों को स्वीकार करने की प्रचालन प्रक्रिया में अशोधन किया है कि रीफर कंटेनर के घोषित/सैट तापमान से 5 डिग्री अधिक/कम के परिवर्तन पर सैट ना हो। प्रचालन प्रक्रिया में परिवर्तन की सूचना व्यापार को दी गई थी। व्यवहार में, कुछेक कंटेनर अनुमत सीमा से अधिक अंतर पर आते हैं, ऐसे मामलों में कंटेनरों को स्टफिंग स्थल/सीएसएस/फैक्ट्री भेजना पड़ता है ताकि घोषित/सैट तापमान प्राप्त किया जा सके। इससे पोतवाणिक को अतिरिक्त लागत पड़ती है, यह भी संभावना रहती है कि नियोजित पोत छूट जाए, कार्गो को अति पहुंचने की संभावना भी रहती है शिपिंग लाइनों से लिखित अनुरोध पर इन कंटेनरों को सक्रिय रीफर कंटेनरों के रूप में स्वीकार किया जाता है और अपेक्षित घोषित/सैट तापमान प्राप्त करने के लिए रीफर यार्ड में स्टैक किया जाता है। चूंकि कंटेनर की स्थिति में परिवर्तन होता है, इसलिए खंड IX के अनुसार कंटेनर की स्थिति में परिवर्तन का अनुमोदित प्रभार लागू होता है। जबकि वर्तमान में यह प्रभार 3099.84 रु./20' और 4649.75 रु./40' है, आईजीटीपीएल अत्यधिक छूट दर 800/रु. प्रति कंटेनर प्रभारित करता है, कंटेनर का आकार चाहे कुछ भी हो। यह नोट किया जाये कि ये राजस्व वास्तविक परिकलनों और प्रक्षेपित राजस्व परिकलनों दोनों में ही सुविचार में लिये जाते हैं।</p> <p>याचिकाकर्ताओं ने यह आरोप भी लगाया है कि और भी छुपी हुई दरें हैं जो प्राधिकरण से अनुमोदित नहीं है या उन्हें लाइसेंस करार के अनुसार कोचीन पल्लन न्यास से भी साझा नहीं किया जाता और जिन्हें इस प्राधिकरण के समक्ष भी रखा नहीं जाता। तथापि उन्होंने इसका कोई विशिष्ट ब्यौरा नहीं दिया है। अतः हम याचिकाकर्ताओं के अस्पष्ट आरोप पर टिप्पणी करना नहीं चाहते।</p>
(xix)	<p>यह भी निवेदन किया जाता है कि पोतांतरण व्यापार करने का प्रक्षेपित व्यय काफी बड़ा चढ़ा कर दिखाया गया है। आईजीटीपीएल ने बताया है कि उनकी पोतांतरण दरें अन्य पोतांतरण पल्लनों से कम हैं और आईजीटीपीएल के भीतर प्रक्षेपित पोतांतरण व्यवसाय के लिए कल्पनात्मक व्यय दिया है। लेकिन आईजीटीपीएल पोतांतरण व्यापार के संबंध में पिछले आंकड़े देने में असफल रहा है और इस माननीय प्राधिकरण के ध्यान में लाने में असफल रहा है कि आईजीटीपीएल कोई भी पोतांतरण व्यापार लाने में असफल रहा है और कि वे वर्तमान में आईजीटीपीएल में प्रक्षेपित व्यापार का मात्र लगभग 2% ही कर रहे हैं। और कोई अतिरिक्त लागत भी नहीं है विशेषकर उपस्कर किराया लागत जो अपेक्षित होता है जैसा कि उनका कहना है। इसके अतिरिक्त आईजीटीपीएल के भीतर वर्तमान भू-स्लॉट का 60% तक प्रयोग किया जा रहा है अतः वर्तमान में प्रहस्तित कार्गो/कंटेनर के लिए अतिरिक्त भू-स्लॉट की जरूरत नहीं है जैसा आईजीटीपीएल ने बताया है। 2446 के वर्तमान भू-स्लॉट का 446141 रीड्यू तक के कंटेनरों के लिए प्रयोग में लाया जा सकता है। इसके अतिरिक्त कंटेनरों का विराम समय, जो पहले 20 दिवस था घटाकर 9 दिन कर दिया गया है। जिसका अर्थ यह है कि कंटेनर मूवमेंट तीव्र होगा जिससे आईजीटीपीएल अतिरिक्त स्थान को तलाश बिना उसी स्थान का प्रयोग कर सकेगा।</p>	<p>व्यापार आकलन पर हमारी पूर्व की टिप्पणियों में विस्तार से बताया गया है। आईजीटी पोतांतरण व्यापार को बढ़ाने का भरसक प्रयास कर रहा है और विभिन्न मुख्य लाइनों से बातचीत कर रहा है। प्राधिकरण से हमारे निवेदन में 31 मार्च, 2016 को यार्ड क्षमता 446.141 दी गई है याचिकाकर्ता आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत निवेदन को दोहरा भर रहे हैं। यार्ड क्षमता परिकलन प्राधिकरण के आदेश में अभिलेखबद्ध है और सीओपीटी द्वारा पृष्ठांकित है जैसा कि प्राधिकरण के 2016 के आदेश के पैरा 10 (iii) (ii) (x) में अभिलेखबद्ध है। यह नोट किया जाए कि इस परिकलन में औसत विराम दिवस प्रस्थान/गंतव्य कंटेनरों के लिए और 7 दिन पोतांतरण कंटेनरों के लिए है जो याचिकाकर्ताओं द्वारा बताये गए 9 दिनों के विराम समय से काफी कम हैं। यदि याचिकाकर्ताओं का कथन कि वर्तमान में 9 दिन का विराम समय है, विचार किया जाता है तो वार्षिक क्षमता घट जाएगी और 257,688 टीईयू हो जायेगी। इसके अतिरिक्त, पोतांतरण और प्रस्थान/गंतव्य व्यापार के लिए अतिरिक्त भू-स्लॉट की जरूरत पड़ेगी, अतः पूर्वानुमानों में इन्हें शामिल किया गया है। प्रत्येक वर्ष के लिए क्षमता परिकलन प्रस्तुत कर दिये गए हैं और उन्हें प्राधिकरण आदेश में अभिलेखबद्ध किया जा चुका है। आईसीटीटी पर दक्ष प्रचालन के लिए और भू-स्लॉटों का विकास अत्यंत आवश्यक है।</p> <p>हम याचिकाकर्ताओं का आरोप कि 'पोतांतरण व्यापार करने के लिए प्रक्षेपित व्यय अत्यधिक बड़ा चढ़ा कर दिखाया गया है।' समझ नहीं पाये हैं क्योंकि प्रक्षेपणों में विशिष्ट व्यय ऐसा नहीं है जो पोतांतरण व्यापार के लिए हो। अतिरिक्त उपस्कर के लिए कोई प्रक्षेपण नहीं है। कोई अतिरिक्त लागत नहीं है। व्यापार में वृद्धि के साथ परिवर्तनीय लागतों का ही पूर्वानुमान लगाया गया है। सभी उपस्कर जो लाइसेंस करार के अंतर्गत</p>

		अपेक्षित हैं, प्रदान कर दिये गए हैं। हमारे प्रक्षेपणों में वर्तमान उपस्कर प्रहस्तन दर में वृद्धि पर विचार किया गया है नामतः आईटीवी किराया प्रभार, इनके समर्थन में दर सूचियां लगाई गई हैं। इन लागतों का विस्तार से परीक्षण प्राधिकरण के आदेश में अभिलेखबद्ध है।
(xx).	उपरोक्त के अतिरिक्त, आईजीटीपीएल को कोचीन पत्तन न्यास द्वारा पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) की दरों में रियायत दी गई है और आईजीटीपीएल पर बिना किसी दायित्व के 14.5 मीटर ड्राफ्ट की अनुरक्षण तलकपर्ण प्रदान किया जा रहा है। दूसरे शब्दों में, आईजीटीपीएल सरकार, कोचीन पत्तन न्यास और अन्य प्राधिकरणों से काफी लाभ प्राप्त कर रहा है जबकि उन्होंने टर्मिनल प्रहस्तन दरे अत्यधिक ऊंची रख रखी हैं, और शिपिंग कंपनियों से भी लाभ कमा रही है।	याचिकाकर्ताओं का आरोप कि आईजीटीपीएल को कोचीन पत्तन न्यास द्वारा पोत संबंधी प्रभारों (पीआरसी) में रियायत दी जा रही है सही नहीं है। पोत संबंधी सभी प्रभार और छूट, यदि कोई हो, कोचीन पत्तन न्यास द्वारा पोत प्रचालको से/को सीधे लिये/दिये जाते हैं। तलकपर्ण अनुरक्षण पत्तन न्यास द्वारा लाइसेंस करार के अनुसार किया जाता है। याचिकाकर्ताओं का परोक्ष संकेत कि सीओपीटी द्वारा आईजीटीपीएल को अनुचित लाभ दिया जा रहा है सही नहीं है और आधारहीन है।
(xxi).	यह भी देखा जाना चाहिए कि केरल में केवल एक कंटेनर टर्मिनल है जो आईजीटीपीएल है जिसे डीपी वर्ल्ड द्वारा चलाया जा रहा है और आईजीटीपीएल अधिक दरें प्रभारित करके अपने एकाधिकार का प्रयोग कर रहा है जिसे केरल में शिपिंग व्यापार को बाधय होकर स्वीकार करना पड़ता है क्योंकि उनके पास केरल में कोई और पत्तन नहीं है। इसके अतिरिक्त यह भी देखा जाए कि पड़ोसी पत्तन जैसे चेन्नई पत्तन अथवा तूतीकोरण पत्तनों ने अपने प्रशुल्क नहीं बढ़ाये हैं जैसा कि आईजीटीपीएल द्वारा पूर्व में किया गया है यद्यपि उनकी दरें आईजीटीपीएल से काफी कम हैं। अतः यह सादर निवेदन किया जाता है कि दरों में और वृद्धि करना आईजीटीपीएल के लिए उचित नहीं है। जबकि वे आईजीटीपीएल के द्वारा व्यापार की प्रक्षेपित प्रमात्रा को प्राप्त करने में असफल रहा है। इस तथ्य पर विचार करते हुए कि आईजीटीपीएल पर टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार पड़ोसी पत्तनों की तुलना में काफी अधिक है जो कि आईजीटीपीएल पर व्यापार में धीमी प्रगति का एक मुख्य कारण है।	एक बार फिर से यह पुष्टि की जाती है कि आईसीटीटी पर लागू सभी प्रभारों का नियतन और अनुमोदन महापत्तन विनियामक अर्थात् प्राधिकरण द्वारा दिशा-निर्देशों के अनुसार किया जाता है और आईजीटीपीएल किसी भी प्रकार का प्राधिकरण के अनुमोदन के बिना उगाह नहीं सकता। चेन्नई और तूतीकोरण के प्रशुल्क भी लागू दिशा-निर्देशों के अनुसार प्राधिकरण द्वारा नियत और अनुमोदित किये जाते हैं। व्यापार की मात्रा की प्राप्ति न हो पाना/धीमी प्रगति आदि का समाधान इस पत्र में पहले ही कर दिया गया है।  किसी भी स्थिति में, यह नोट किया जाता है कि आईजीटीपीएल को केरल के भीतर ही ग्राहकों, बाजार और व्यापार की सेवा के लिए नहीं बनाया गया है। केरल राज्य का एक सीमित औद्योगिक आधार है और केरल बाजार/कार्गो आधार की बड़ी सीमित वृद्धि होती है। आईसीटीटी, वल्लारपदम परियोजना के लिए सारी अवसंरचना परियोजना जैसे रेल कनेक्टिविटी चार लेन की, राष्ट्रीय राजमार्ग तक पहुंच, केरल की सीमा से इतर ग्राहकों की सेवा की संकल्पना भी की गई है। विशेषकर तमिलनाडु और कर्नाटक आईजीटीपीएल स्थानीय केरल व्यापार को भी छूटें और प्रोत्साहन देता है जैसे - आयात/निर्यात कंटेनरों के लिए विस्तारित निःशुल्क भंडारण दिवस, काजू कार्गो के लिए अतिरिक्त निःशुल्क दिवस, मेन लाइन पोतों अथवा रेल द्वारा मूव किये जाने वाले कंटेनरों के लिए अतिरिक्त निःशुल्क दिवस। स्थानीय व्यापार संबंधित मेन लाइन/प्रत्यक्ष पोत काल से भी लाभ उठाता है क्योंकि यह आयातकों/निर्यातकों का ट्रांजिट समय तथा समग्र लागत बचाता है।  अतः याचिकाकर्ताओं का आरोप कि टर्मिनल केरल के लिए एकाधिकार रखता है सही नहीं है और उसका यह आरोप कि वह अधिक दरों के प्रभार के लिए अपने एकाधिकार का प्रयोग करता है आधारहीन है।
(xxii).	क्या आईजीटीपीएल और दरें बढ़ाने का औचित्य रखता है जबकि वे सरकार, कोचीन पत्तन न्यास और अन्य प्राधिकरणों से लाभ प्राप्त कर रहा है?	कोई टिप्पणी नहीं
(xxiii).	कोचीन पत्तन न्यास और इंडिया गेटवे प्रा.लि. (आईजीटीपीएल) के बीच वीओटी लाइसेंस करार के अनुसार, आईजीटीपीएल ने वल्लारपदम स्थित अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर शिपमेंट टर्मिनल (आईसीटीटी) का निर्माण किया जो विशेष आर्थिक जोन (एसईजेड) के रूप में अधिसूचित है। पत्तन टर्मिनल से प्राप्त होने वाली आय के 33.3% का पात्र है। वाणिज्य मंत्रालय ने वल्लारपदम स्थित 115 हैक्टेयर क्षेत्र में विशेष आर्थिक जोन आधारित पत्तन के विकास, प्रचालन और अनुरक्षण के कोचीन पत्तन न्यास के प्रस्ताव का अनुमोदन किया या और उक्त क्षेत्र को विशेष आर्थिक जोन के रूप में अधिसूचित किया। विकास आयुक्त वल्लारपदम विशेष आर्थिक जोन ने आईजीटीपीएल को एक यूनिट के रूप में अनुमोदित किया। विशेष आर्थिक जोन एक अधिनियम, 2005 के अनुसार सेज एक प्रतिबंधित क्षेत्र होता है जो 10 फरवरी, 2006 को प्रभावी हुआ।	कोई टिप्पणी नहीं देना चाहते।
(xxiv).	चूँकि वल्लारपदम में 115 हैक्टेयर को सेज घोषित किया गया, आईजीटीपीएल ने अपने उपस्करों के आयात में भारी लाभ उठाया है जो प्रचालन के लिए अनिवार्य थे क्योंकि सेज क्षेत्र के लिए उपस्कर आयात पर करों में छूट दी गई थी। ये लाभ आईजीटीपीएल को मिले ताकि ऐसे लाभों का कुछ हिस्सा शिपिंग भ्राल्तव को भी दिया जाए। इसके अतिरिक्त आईजीटीपीएल पर आने वाले मेन लाइन पोतों को पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) में कोचीन पत्तन न्यास द्वारा रियायत दी जाती है जो अंतर्राष्ट्रीय पत्तनों के समान है और आईजीटीपीएल पर 14.5 मीटर का अनुरक्षण तलकपर्ण आईजीटीपीएल पर कोई दायित्व डाले बिना कोचीन पत्तन न्यास द्वारा किया जाता है। और कि आईजीटीपीएल पर सुरक्षा केंद्रीय औद्योगिक	यह सत्य है कि आईजीटी ने कानून के अनुसार उपस्कर आयात पर शुल्क छूट प्राप्त की लेकिन, यह नोट किया जाये कि आईजीटीपीएल द्वारा प्राप्त शुल्क छूट के परिणामस्वरूप नियोजित पूंजी की लागत में कमी आई और परिणाम में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क में घटौती हुई जिससे शिपिंग व्यापार को भी लाभ हुआ। वीओटी लाइसेंस करार एक अंतर्राष्ट्रीय बोली प्रक्रिया पर आधारित है। करार के दोनों पक्ष अर्थात् सीओपीटी और आईजीटीपीएल को अपने-अपने दायित्व पूरा करने हैं। 14.5 मीटर ड्राफ्ट का अनुरक्षण सीओपीटी का दायित्व है और वैश्विक निविदा के अनुरूप है। आईजीटीपीएल शिपिंग लाइनों को अधिक प्रतिस्पर्धी पोतांतरण दरे प्रदान

	<p>सुरक्षा बल (सीआईएसएफ) द्वारा प्रदान की जाती है जिसके लिए लागत कोचीन पत्तन न्यास द्वारा वहन की जाती है। यह समझा जाता है कि आईजीटीपीएल इन प्रभारों को कोचीन पत्तन न्यास को देकर निपटान नहीं करता, जिससे सीआईएसएफ की सेवाओं को कोचीन पत्तन न्यास द्वारा वापस ले लिया गया है और इस प्रकार आईजीटीपीएल को अपनी निजी सुरक्षा तैनात करनी पड़ी है जो प्राकृतिक रूप से कम लागत की होगी। कोई भी लाभ जो वे प्राप्त कर रहे थे उन्हें कोचीन पत्तन न्यास के साथ या शिपिंग व्यापार/ग्राहकों/प्रयोक्ताओं के साथ साझा करना चाहिए था।</p>	<p>कर रहा है जो कोलंबो में दी जा रही दरों के समान है। सीओपीटी मेनलाइन पोतों को शर्तों पर आधारित रियायतें देता है लेकिन फीडर पोतों के लिए मैरीन प्रभार कोलम्बो के समान नहीं है। हम सीआईएसएफ प्रभारों पर टिप्पणी नहीं करेंगे क्योंकि मामला मध्यस्थता में गया हुआ है। लेकिन हम यह पुष्टि करते हैं कि सीआईएसएफ की लागत को प्रतिफलों में कमी का परिकलन करते समय वास्तविक लागतों में शामिल नहीं किया गया है। हम यह भी पुष्टि करना चाहेंगे कि आईजीटीपीएल चाहे कुछ भी बचत अथवा लागत में कमी लाये, उसके लाभ प्रत्यक्ष/अप्रत्यक्ष रूप में प्रशुल्क अनुमोदन प्रक्रिया के द्वारा व्यापार को पास किये जाते हैं।</p> <p>याचिकाकर्ताओं का आरोप आधारहीन है।</p>																												
(xxv).	<p>यद्यपि आईजीटीपीएल अपने ग्राहकों से अनुचित प्रभार प्राप्त कर रहा है केवल कुछेक आयातकों/निर्यातकों को प्रोत्साहन दे रहा है वह भी केरल राज्य के बाहर के, जब हमने सूचना के अधिकार अधिनियम के अंतर्गत विभिन्न कंपनियों को दिये जा रहे प्रोत्साहनों का ब्यौरा मांगा, कोचीन पत्तन न्यास ने आईजीटीपीएल द्वारा दिये जा रहे प्रोत्साहनों का ब्यौरा नहीं दिया। कोचीन पत्तन न्यास यह जानता है कि इससे इन वर्षों में आईजीटीपीएल द्वारा उठाये जा रहे छिपे लाभों का प्रकटन हो जायेगा। इससे स्वतः यह पता चलता है कि लोक/शिपिंग व्यापार/पत्तन प्रयोक्ताओं की लागत पर वल्लारपदम आईजीटीपीएल टर्मिनल में कुप्रथायें और कुसंबंध पनप रहे हैं।</p>	<p>आरटीआई के अंतर्गत सूचना का प्रकटन सूचना के अधिकार अधिनियम के अंतर्गत होगा और विश्वास करते हैं कि सीओपीटी ने उस बारे में सही निपटान किया होगा। आईजीटीपीएल लाइसेंस करार के अनुसार अनुपालन करता है। याचिकाकर्ताओं का कुप्रथाओं और दुष्ट संबंधों का आरोप निराधार है। यह नोट किया जाए कि छूटों/रियायतों आदि का पूरा ब्यौरा जैसा कि वित्तीय विवरणों में दर्ज होता है, प्राधिकरण को प्रस्तुत किये जाते हैं जो प्रशुल्क अनुमोदन प्रक्रिया का एक हिस्सा होते हैं। अतः आईजीटीपीएल द्वारा पूरी पारदर्शिता बरती जाती है।</p>																												
(xxvi)	<p>उपरोक्त ब्योरो और तथ्यों के अतिरिक्त आईजीटीपीएल ने और बहुत से लाभ सरकार, कोचीन पत्तन न्यास और अन्य सांविधिक प्राधिकरणों आदि से लिये हैं, परन्तु इनमें से कोई सा भी लाभ जनता अथवा पत्तन प्रयोक्ताओं से साझा नहीं किया है। आईजीटीपीएल अपने लाभ के लिये स्वयं उनका प्रयोग करता है। आईजीटीपीएल पर प्रहस्तित किये जाने वाले कार्यों पर भारी टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों को आरोपित करने से कर्गों के कम होने की सम्भावना है और यदि प्राधिकरण जैसे सांविधिक प्राधिकरणों द्वारा तत्काल हस्तक्षेप नहीं किया गया तो केरल में शिपिंग व्यापार प्रभार हैं और लाभ प्रस्तावित किये जाते हैं जो आईजीटीपीएल घरेलू ग्राहकों को दे पाने में असमर्थ रहा है।</p> <p>ऊपर बताये गये कारणों से यह सादर निवेदन है कि इन अतिरिक्त मुद्दों को पहले से दायर समीक्षा याचिका के भाग के रूप में पठित किया जाये और समीक्षा की जाये तथा आईजीटीपीएल को इस स्तर पर पर दरों में और वृद्धि की अनुमति तब तक न दी जाये जब तक वे कार्गो का अनुमानित व्यापार प्राप्त नहीं कर लेते और इस प्राधिकरण से यह निर्देश जारी किया जाये कि वर्तमान टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार को घटाकर अन्य पड़ोसी पत्तनों के प्रतिस्पर्धी बनाया जाये जिससे आईजीटीपीएल पर व्यापार की प्रमात्रा और बड़े और इससे केरल के सम्पूर्ण शिपिंग व्यापार को लाभ प्राप्त हो।</p>	<p>याचिकाकर्ताओं ने आरोप लगाया है कि आईजीटीपीएल ने आईजीटीपीएल ने सरकार, कोचीन पत्तन न्यास और अन्य सांविधिक प्राधिकरणों आदि से विभिन्न अन्य लाभ लिये हैं, परन्तु इनमें से कोई सा भी लाभ जनता अथवा पत्तन प्रयोक्ताओं से साझा नहीं किया है। जैसा पूर्व के पैरा में बताया गया है कि विभिन्न सांविधिक निकायों प्राप्त कोई भी लाभ, यदि कोई हो, आईजीटी द्वारा हिसाब में लिया गया है और उसे प्रशुल्क समीक्षा प्रक्रिया के दौरान प्राधिकरण को प्रस्तुत करना स्वाभाविक है। हम एक बार फिर से यह उल्लेख करते हैं कि केवल टी एच सी ही एकमात्र कारक नहीं है जो कंटेनर मूवमेंट को प्रभावित करता है। बेहतर सेवाएं और उत्पाद, अन्य प्रासंगिक व्यय आदि जैसे अन्य कारक भी होते हैं। हम यह भी उल्लेख करना चाहेंगे कि यहा आईसीटीटी को समुद्रमंथन में वर्ष का अत्युत्तम 2016 टर्मिनल प्रचालक का पुरस्कार दिया गया है।</p> <p>हम यहाँ कोचीन पत्तन से होकर जाने वाले काफी, काजू और कायर की प्रमात्रा पर लोक सुनवाई के दौरान उठाये गये मुद्दों का हवाला भी देना चाहेंगे।</p> <p>नीचे 2011 से 2016 तक कोचीन में इन वस्तुओं का टीईयू में कंटेनर वाल्यूम दिया गया है, जैसा कोचीन चैम्बर्स ऑफ कामर्स स्टेटिक्स में दिया गया है। वर्ष 2016 के आंकड़ों में जनवरी-नवम्बर तक के वास्तविक आंकड़े हैं और दिसम्बर के अनुमानित</p> <table><tr><th>वस्तु</th><th>2011</th><th>2012</th><th>2013</th><th>2014</th><th>2015</th><th>2016</th></tr><tr><td>काफी और काफी उत्पाद निर्यात</td><td>5,193</td><td>4,445</td><td>3,690</td><td>3,366</td><td>3,346</td><td>3,265</td></tr><tr><td>कच्चा काजू आयात</td><td>17,693</td><td>15,950</td><td>13,600</td><td>12,477</td><td>9, 74</td><td>5,935</td></tr><tr><td>काँयर और काँयर उत्पाद निर्यात</td><td>11,068</td><td>11,069</td><td>11,247</td><td>13,812</td><td>13,694</td><td>21,879</td></tr></table> <p>काँयर और काँयर उत्पाद वाल्यूम: जैसा कि ऊपर से देखा जा सकता है कि काँयर तथा काँयर उत्पाद निर्यात में वास्तव में बढ़ोतरी हुई है। हमने काँयर और काँयर उत्पादों की अपनी प्रमात्रा में अपने उद्यमशील बाजार प्रयासों द्वारा और अपने विपणन लोगों को काँयर कार्गो उत्पादन क्षेत्रों में तैनात करके और बड़े प्रतिस्पर्धात्मक आपूर्ति श्रृंखला समाधानों का प्रस्ताव करके 60 प्रतिशत तक बढ़ाया है।</p>	वस्तु	2011	2012	2013	2014	2015	2016	काफी और काफी उत्पाद निर्यात	5,193	4,445	3,690	3,366	3,346	3,265	कच्चा काजू आयात	17,693	15,950	13,600	12,477	9, 74	5,935	काँयर और काँयर उत्पाद निर्यात	11,068	11,069	11,247	13,812	13,694	21,879
वस्तु	2011	2012	2013	2014	2015	2016																								
काफी और काफी उत्पाद निर्यात	5,193	4,445	3,690	3,366	3,346	3,265																								
कच्चा काजू आयात	17,693	15,950	13,600	12,477	9, 74	5,935																								
काँयर और काँयर उत्पाद निर्यात	11,068	11,069	11,247	13,812	13,694	21,879																								

काफी व्यवसाय: कॉफी वह उत्पाद है जो कर्नाटक में अर्थात् चिकमंगलूर, कांडागू और हासन में अधिक होता है और वे काफी उत्पादन का 72% पैदावार करते हैं उसके बाद केरल 20% और तमिलनाडु 5% तथा आंध्र 3% आते हैं।

पहले कर्नाटक से काफी कार्गो का एक भाग कोचीन आया करता था क्योंकि मंगलूर पत्तन का सड़क मार्ग अच्छा नहीं था और फीडर पोतों की आवृत्ति कम थी।

काफी कम पोत आये थे और इनमें सुधार किया जाना होगा

पत्तन का सड़क मार्ग अच्छा नहीं था और फीडर पोतों की आवृत्ति कम थी।

काफी उत्पादन क्षेत्रों से मंगलूर और कोचीन पत्तन की तुलनात्मक दूरी निम्नवत् है:

दूरी कि.मी. में	मंगलूर	कोचीन	अंतर
चिकमंगलूर	153	49	341
कांडागू	153	346	193
हासन	174	464	290

फीडर पोत प्रचालक द्वारा मंगलूर से प्रभारित स्लॉट दरें भी काफी ऊंची थी जिससे सागर भाड़ा दरें कोचीन की अपेक्षा मंगलूर में काफी ऊंची थी। इस प्रकार परिवहन, भाड़ा आदि सहित समग्र लागत के लिए कोचीन लाभ की स्थिति में था। मंगलूर में नई फीडर सेवाओं के आरंभ होने से, पोत श्रेणी में अब सुधार हुआ है। इसके अतिरिक्त फीडर स्लॉट दरें भी गिरकर आधे से कम रह गई हैं, जिसके परिणामस्वरूप शिपिंग लाइन सागर भाड़ा दरों में भी गिरावट आई। परिणामी प्रभाव यह है कि घटे हुए सागर भाड़ा अंतर और उच्च दुलाई दर (अधिक दूरी) से कोचीन आना वित्तीय रूप से अनुकूल नहीं रहा क्योंकि एक टीईयू के लिए दुलाई में लागत अंतर भारतीय रूप में 17,000-18000/- के बीच में है (चिकमंगलूर से 43000 भा.रु. कोचीन के और 25,000 मंगलूर के 20' कंटेनर के लिए) लेकिन, आईजीटीपीएल कर्नाटक काफी उत्पादन क्षेत्र से अभी भी व्यापार प्राप्त कर रहा है और पिछले कई वर्षों से व्यापार को न्यूनाधिक बनाए रखे हुए हैं।

काजू व्यापार: प्रतिकूल औद्योगिक वातावरण का सामना करने से केरल में काजू की फैक्ट्रियां बंद होती जा रही हैं और वर्षों से कन्याकुमारी स्थानांतरित हो रही है। उद्योग के एक बार शिफ्ट हो जाने से और अधिकतर उद्योग कन्याकुमारी का रुख कर रहे हैं तो कार्गो भी कोचीन से तूतीकोरण की निकटता के कारण, जो मात्र 133 कि.मी. है, कारण को परिवर्तित होना आरंभ हो गया क्योंकि वहां से कोचीन की दूरी लगभग 300 कि.मी. है, और परिवहन दुलाई की लागत भी कम आती है। पश्चिमी अफ्रीका के काजू को कभी-कभी सुखाने की जरूरत पड़ती है और इसके लिए तमिलनाडु की जलवायु माफिक है। साथ ही तमिलनाडु की अपेक्षा केरल में भंडारण प्रभार भी अधिक है जिसकी वजह से व्यापारी अपने भंडारों को तमिलनाडु परिवर्तित कर ले गए हैं।

तमिलनाडु की कम भंडार लागत के प्रभाव को कम करने के लिए आईजीटीपीएल सभी आयातित काजू को 14 दिन निःशुल्क भंडारण की सुविधा दे रहा है। इसके अतिरिक्त, हम शिपिंग लाइंस के साथ कार्य कर रहे हैं जिससे मुख्य लाइन सेवाओं को सीधे कोचीन लाया जाए ताकि कोचीन व्यवसाय उत्तम भाड़ा दरों और मार्गस्थ समय का लाभ उठा सके क्योंकि फीडरिंग और पोतांतरण शिपिंग लाइन की लागत से समाप्त हो जाता है और कि मंगलूर, तूतीकोरण जैसे अन्य पत्तनों काजू कार्गो पोतांतरण भी नहीं होता। जनवरी, 2017 में हम सीएमए (विश्व में तीसरा सबसे बड़ा मालवाहक) के पोत को अफ्रीका से कोचीन को आकर्षित करने में सफल रहे हैं। जिसने स्थानीय सुपुर्दगी और पोतांतरण के लिए 900 टीईयू कार्गो उतारा।

उपरोक्त अनुरोधों को देखते हुए हम प्राधिकरण से अनुरोध करते हैं कि आदेश की पुनः और आदेश की समीक्षा के मुद्दे पुष्टि : को बंद करने का कष्ट करे। यदि कोई और ब्योरा या स्पष्टीकरण अपेक्षित है तो हमें उसे साबित करने में प्रसन्नता होगी



9. इस मामले में 17 जनवरी, 2017 को संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया। संयुक्त सुनवाई में आईजीटीपीएल, सीओपीटी और संबंधित प्रयोक्तों/प्रयोक्ता संगठनों ने अपने निवेदन इस प्रकार रखे:

**कोचीन स्टीमर एजेंट्स' एसोसिएशन (सीएसए) और कोचीन कस्टमस हाउस एजेंट्स एसोसिएशन (सीसीएचए) का प्रतिनिधित्व श्री वी जे मैथ्यू, वरिष्ठ अधिवक्ता ने किया**

- (i) मैं सीएसए और सीसीएचए का प्रतिनिधि हूँ। हमने प्राधिकरण द्वारा 17 सितंबर, 2016 को पारित और 14 अक्टूबर 2016 को अधिसूचित आदेश तथा आईजीटीपीएल द्वारा जारी व्यापार सूचना को चुनौती दी है।
- (ii) आईजीटीपीएल एक निजी अस्तित्व होने के कारण एक निजी कम्पनी है इसलिए हमेशा वृद्धि मांगेगी। प्रशुल्क प्राधिकरण एक न्यायिक निकाय के समान है। किसी भी न्यायिक निकाय का व्यापार और जनता के पक्ष में खुला मन होना चाहिए। प्राधिकरण को व्यापार के प्रति सदैव राय रखनी चाहिए।
- (iii) यह पहली बार है कि सारा व्यापार आईजीटीपीएल द्वारा मांगी गई और प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित वृद्धि के विरुद्ध एक साथ खड़ा हो गया है। यहां तक कि सीओपीटी भी व्यापार के साथ खड़ा है और यह मत व्यक्त किया है आईजीटीपीएल को प्रशुल्क में वृद्धि नहीं दी जानी चाहिए। हम रिट याचिका में नहीं जा रहे हैं। हम प्राधिकरण के समक्ष समीक्षा याचिका से संबंध रखते हैं।
- (iv) जब प्राधिकरण द्वारा आईजीटीपीएल के संशोधित दरमानों का पहला आदेश 14 अक्टूबर, 2016 को अधिसूचित किया गया, हमारे पास सकारण आदेश नहीं था जिसे 17 नवम्बर, 2016 को अधिसूचित किया गया। यद्यपि प्राधिकरण का कहना है कि उसने सकारण आदेश पारित किया है जो 15 नवम्बर 2016 को अधिसूचित किया गया उस आदेश में भी कारण नहीं बताये गए कि प्रशुल्क में वृद्धि की अनुमति कैसे दी गई। प्राधिकरण ने दोनों ही आदेशों में अपने मन को खोल कर नहीं रखा है।
- (v) प्राधिकरण का आदेश सकारण आदेश नहीं है। प्रत्येक मद को उचित सिद्ध किया जाना चाहिए। कृपया हमारी समीक्षा याचिका और हमारी अतिरिक्त टिप्पणियों पर विचार करें।
- (vi) जब आईजीटीपीएल वल्लारपदम को परिवर्तित हुआ तो उन्होंने आरजीसीटी को तब लागू प्रशुल्क दर 58% प्रशुल्क वृद्धि की मांग की। न तो उन्होंने कर्मचारियों को लिया और न ही आरजीसीटी की परिसम्पत्तियों का अधिग्रहण किया।
- (vii) आईजीटीपीएल ने अगस्त 2009 में पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान काफी अधिक व्यापार का अनुमान प्रस्तुत किया। आईजीटीपीएल वांछित यातायात लाने में उचित मार्केटिंग करने में असफल रहा। लाभों को भी व्यापार से साझा नहीं किया गया।
- (viii) लदे और पोतातरण कंटेनरों का बटवारा भी आईजीटीपीएल द्वारा और सितंबर, 2017 के आदेश में भी नहीं दिया गया।
- (ix) आईजीटीपीएल की दरें चेन्नई में इसके एक और अनुषंगी कंटेनर टर्मिनल सीसीटीपीएल की तुलना में दोगुने हैं। सीसीटीपीएल पर आईजीटीपीएल के निर्धारित प्रशुल्क का 40% है।
- (x) महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 51 बताती है कि प्राधिकरण पक्षपात नहीं करेगा। प्रशुल्क निर्धारित करते समय, अन्य कंटेनर टर्मिनलों की तुलना में आईजीटीपीएल के प्रशुल्क में कोई पक्षपात नहीं करेगा।
- (xi) लाइसेंस करार का खंड 4.2 यह अपेक्षा करता है कि आईजीटीपीएल अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर पोतांतरण केंद्रों और क्षेत्र में अन्य महा प्रतिस्पर्धी पत्तनों पर प्रचलित प्रशुल्कों के साथ प्रतिस्पर्धी प्रशुल्कों का प्रस्ताव करेगा। आईजीटीपीएल को प्रशुल्क की संस्तुति से पूर्व सीओपीटी से परामर्श करना अपेक्षित है। आईजीटीपीएल ने लाइसेंस करार के खंड 4.2 का अनुपालन नहीं किया है जो उनसे पत्तन से परामर्श की अपेक्षा करता है। आईजीटीपीएल का कहना है कि वह लाइसेंस करार से शासित नहीं है अपितु प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2005 से शासित है। परंतु जब बात सीओपीटी पर आती है तो सीओपीटी का कहना है कि उसने कैपिटल ड्रैजिंग पर काफी भारी पूंजी व्यय किया है और आईजीटीपीएल का कहना है कि पत्तन को यह सब लाइसेंस करार के अनुसार करना ही है। प्राधिकरण दिशा-निर्देशों के प्रति निष्ठा रखता है न कि लाइसेंस करार के प्रति।  
[सदस्य (वित्त), प्राधिकरण: लाइसेंस करार सीओपीटी और संबंधित प्रचालक आईजीटीपीएल के बीच है। प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्राधिकरण प्रशुल्क दिशा-निर्देशों द्वारा शासित होता है।]
- (xii) आईजीटीपीएल का कहना है कि 4.2 खंड एक सद्भाव खंड है। उक्त खंड लाइसेंस करार का एक महत्वपूर्ण उपबंध है। वह सद्भाव खंड नहीं है जैसा कि आईजीटीपीएल का कहना है। लाइसेंस करारके खंड 4 (2) की शर्तों का अनुपालन होना चाहिए।

- (xiii) आईजीटीपीएल को अनुमत प्रशुल्क वृद्धि का कोई औचित्य नहीं है। प्राधिकरण ने केवल आईजीटीपीएल की टिप्पणियों पर ही विचार किया है। प्राधिकरण को आदेश पारित करने से पूर्व प्रयोक्तओं/व्यापार की टिप्पणियों पर भी विचार करना चाहिए था।
- (xiv) आईजीटीपीएल ने यह माना है कि आईजीटीपीएल पर टीएचसी चेन्नई पत्तन न्यास और वीओ चिदम्बरनार पत्तन न्यास पर प्रचालित क्रमशः सीसीटीपीएल और पीएसएसआईसीएल के कंटेनर टर्मिनलों की तुलना में अधिक है। परंतु आईजीटीपीएल आदेश का निपटान करते समय प्राधिकरण ने इस पहलु पर विचार किया।
- (xv) आईजीटीपीएल ने कहा है कि इकनामिक लॉ प्रैक्टिस की कानूनी सलाह ली गई है।  
[प्राधिकरण: उन्होंने मेनन पर टिप्पणी की है।]  
[श्री केविन डिसूजा, निदेशक, आईजीटीपीएल: जो व्यक्ति इस संयुक्त सुनवाई में उपस्थित नहीं है उस पर कटाक्ष करना उचित नहीं है।]
- (xvi) सीओपीटी चार मेन लाइन सेवाओं को पीआरसी में 85% रियायत देता है। पत्तन यह रियायत व्यापार की उत्तरजीविता के लिए देता है ताकि दरे कोलम्बो से तुलनीय हो सके।
- (xvii) सीओपीटी ने अनुरोध किया है कि प्रशुल्क 30% तक घटा दिये जाएं। परंतु आईजीटीपीएल ने यह बनाये रखा है कि उसने प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का अनुपालन किया है और निर्णय प्राधिकरण पर छोड़ दिया है। आईजीटीपीएल ने बार-बार यह दोहराया है कि उन्होंने प्रशुल्क वृद्धि का प्रस्ताव दिशा-निर्देशों के अनुसार काम किया है। दिशा-निर्देश प्राधिकरण द्वारा बनाये जाते हैं। प्राधिकरण ने तृतीकोरण पत्तन की वृद्धि को उन्हीं दिशा-निर्देशों के अंतर्गत इसने आईजीटीपीएल के प्रस्ताव को कड़ी आपत्तियों के बावजूद भी क्यों नहीं नकारा?
- (xviii) पत्तन और व्यापार ने बताया है कि वहां कोई भीड़-भाड़ नहीं है। सीओपीटी के भीतर और आस-पास काफी सीएफएस हैं।
- (xix) दिशा-निर्देश बताते हैं विद्युत की खपत 8 यूनिट/टीईयू है। अतः 8 यूनिट/टीईयू से अधिक खपत की प्रशुल्क में अनुमति नहीं दी जानी चाहिए।
- (xx) जहां तक उपस्कर किराया लागत का संबंध है, यह परीक्षण किया जाना चाहिए कि कौन से उपस्कर किराये पर लिये गए और किससे। आईजीटीपीएल द्वारा मरम्मत और अनुरक्षण का अनुमान भी अधिक किया गया है।
- (xxi) प्रशुल्क आदेश बताता है कि सीओपीटी ने प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि पर आपत्ति की है अतः संतुलन बनाये रखा जाना चाहिए। परंतु आईजीटीपीएल को प्रशुल्क वृद्धि मंजूर करते समय कोई संतुलन नहीं बनाया गया।
- (xxii) आईजीटीपीएल विशेष सेवा अनुरोध (एसएसआर) के नाम पर प्राधिकरण के अनुमोदन के बिना जबरदस्ती वसूली कर रहा है।
- (xxiii) आईजीटीपीएल के प्रचालनों में घाटा व्यापार का दोष नहीं है।

#### **कोचीन कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन (सीसीएचए) अब कोचीन कस्टम ब्रोकर एसोसिएशन**

**(सीसीबीए) (अध्यक्ष)**

- (i) मैं, श्री वी.जे. मैथ्यू वरिष्ठ अधिवक्ता, के निवेदनों का समर्थन करता हूँ। वह हमारा प्रतिनिधित्व कर रहे हैं।
- (ii) आईजीटीपीएल ने अनुमानित यातायात प्राप्त नहीं किया है।
- (iii) आईजीटीपीएल नए आयातकों/निर्यातकों को भारी छूट दे रहा है। आईसीटीटी के साथ कोई प्रतिस्पर्धा नहीं है। इसलिए वह नए आयातकों/निर्यातकों को केरल के व्यापार की लागत पर भारी छूट दे रहा है। कुछेक आयातकों/निर्यातकों को ही छूट क्यों दी जा रही है? छूटों की वजह से पत्तन 33% राजस्व हिस्सों का घाटा उठा रहा है।
- (iv) कॉपर उद्योग श्री लंका से भारी प्रतिस्पर्धा का सामना कर रहा है।

#### **भारतीय वाणिज्य और उद्योग चैम्बर्स (आईसीसीआई)**

हम श्री वी जे मैथ्यू, वरिष्ठ अधिवक्ता से पूर्णतः सहमत हैं।

#### **कन्सोलिडेटर्स एसोसिएशन ऑफ इंडिया (सीएआई)**

- (i) हमने सोचा था कि वल्लारपदम स्थित आईसीटीटी से व्यापार बढ़ेगा, परंतु ऐसा नहीं हुआ।
- (ii) हम अनुरोध करते हैं कि प्रशुल्क में अधोमुखी संशोधन किया जाए।

(iii) हम श्री वी.जे. मैथ्यू की राय का समर्थन करते हैं।

#### **टाटा ग्लोबल बीवरेज लि. (परामर्श नहीं किया)**

आईजीटीपीएल द्वारा आरजीसीटी से आईसीटीटी को प्रचालन परिवर्तित करने के पश्चात प्रशुल्क भार काफी बढ़ गया है।

#### **कंटेनर शिपिंग लाइंस एसोसिएशन (सीएसएलए)**

हम खाली कंटेनर और 40' कंटेनर के लिए प्रहस्तन प्रभार घटाने का अनुरोध करते हैं।

#### **कॉयर बोर्ड**

हमारा परम्परागत उद्योग है। विदेशी बाजार से कड़ी प्रतिस्पर्धा है। तमिलनाडु निर्यातकों को छूट दी जाती है। हमें दुःख होता है। यह परम्परागत केरल व्यापार को नहीं दिया जाता।

#### **केरल चैम्बर्स ऑफ कामर्स एण्ड इंडस्ट्रीज (के सीसीआई)**

हमारी प्रत्याशा थी कि एक बार आईजीटीपीएल के वल्लारपदम मूव कर जाने पर प्रशुल्क कम हो जायेगा। परंतु, ऐसा कुछ नहीं हुआ। हमारे खर्च बढ़ गए हैं। व्यापार प्रभावित हुआ है। पहले हमें कोचीन पत्तन न्यास द्वारा लूटा जाता था। अब आईजीटीपीएल लूट रहा है। बस यही फर्क है।

श्री वी.जे. मैथ्यू, वरिष्ठ अधिवक्ता

(i) भारतीय वाणिज्य और उद्योग चैम्बर्स, सी-फूड एक्सपोर्ट्स एसोसिएशन ऑफ इंडिया, एमिरेट्स सीमेंट, इंडियन प्रा. लि. और कैशू एक्सपोर्ट प्रमोशन काउंसिल ऑफ इंडिया के निवेदनों पर विचार करें।

(ii) ट्रेड यूनियन और सीओपीटी के साथ करार के बावजूद आईजीटीपीएल द्वारा किसी भी कर्मचारी को लिया नहीं गया।

#### **भारतीय वाणिज्य और उद्योग चैम्बर (आईसीसीआई)**

अधिक प्रशुल्क के कारण हमने पिछले 15 सालों में 25% कॉफी और काजू यातायात गवाया है।

#### **कैशू एक्सपोर्ट प्रमोशन काउंसिल ऑफ इंडिया**

काजू का प्रशुल्क निर्धारित करते समय, अन्य पत्तनों के प्रशुल्क से तुलना करें।

#### **फैडरेशन ऑफ इंडियन कैशू इंडस्ट्रीज**

हम वरिष्ठ अधिवक्ता श्री वी.जे. मैथ्यू की राय का पूरा समर्थन करते हैं।

#### **कोचीन स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (सीएसएए)**

(i) सभी हितधारक प्रशुल्क में घटौती चाहते हैं। यह आईजीटीपीएल के विरुद्ध नहीं है। यह केवल प्रतिस्पर्धा की वजह से है। हमारे काफी एफओबी आदेश गुम हो गए। वे तूतिकोरण पत्तन पहुँच गए। इसके अतिरिक्त, यातायात का अन्य पत्तनों को परिवर्तन भी हुआ है।

(ii) नया कार्गो आकर्षित करने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा छूट दी जाती है। परंतु आईजीटीपीएल पर अधिक प्रशुल्क होने के कारण, हम इस लाभ को प्राप्त नहीं कर सके हैं। अधिक प्रभारों के कारण हम आईजीटीपीएल को कार्गो आकर्षित करने में कठिनाई महसूस कर रहे हैं।

(iii) खाली कंटेनर की लागत घटायी जाए।

(iv) सितंबर आदेश वापस लें, पुराना आदेश बनाये रखें।

#### **इंडिया गेटवे टर्मिनल प्रा.लि. (आईजीटीपीएल)**

(श्री केविन डिसूजा, निदेशक, आईजीटीपीएल)

(i) हमने 2005 में सीओपीटी के साथ लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर किये। उस समय आरजीसीटी जिसे हमने लेना था वह अप्रचलित टर्मिनल था। इसके अतिरिक्त, वल्लारपदम पर एक नया टर्मिनल निर्मित किया जाना था।

- (ii) हमने 2010 तक आईसीटीटी का प्रचालन आरंभ करने की प्रत्याशा की थी। तथापि, हम आईसीटीटी पर 18 फरवरी, 2011 को ही वाणिज्यिक प्रचालन कर पाये।
- (iii) हमने वास्तविक अवस्थापना सुविधा सृजित की। यह एक नया टर्मिनल है। हमने टर्मिनल का विश्व स्तर पर विपणन किया है।
- (iv) स्टीमर एजेंट अपने प्रिंसिपलों से पूछे कि वे अपने फीडर पोत कोलम्बों क्यों लेकर जाते हैं।
- (v) जहां तक लाइसेंस करार के खण्ड 4.2 का संबंध है, यह एक परामर्शी प्रक्रिया है। हम सीओपीटी से बंधे नहीं हैं। सीओपीटी हम से बंधा नहीं है।
- (vi) जहां तक वीओसीपीटी और चेन्नई कंटेनर टर्मिनलों के साथ तुलना का संबंध है, यह बताया जाता है कि इन दोनों कंटेनर टर्मिनलों, घाट और ड्रेजिंग के हवाले से अवस्थापना स्वयं पत्तनों द्वारा प्रदान की जाती है। वीओसीपीटी पर, ड्राफ्ट 15 मीटर है और चेन्नई में 14 मीटर ड्राफ्ट है। हमारे मामले में कोई भी सिविल परिसम्पत्ति पत्तन द्वारा नहीं दी गई है। अतः आईजीटीपीएल प्रशुल्क की तुलना वीओसीपीटी स्थित पीएसएसआईसीएल और चेन्नई पत्तन के सीसीटीपीएल से नहीं की जा सकती।
- (vii) वीओसीपीटी, पीएसए, एसआईसीएल और जेएनपीटी पर प्रचालित कंटेनर टर्मिनलों के सीसीएचएए और सीएसएए द्वारा संदर्भित प्रशुल्क आदेश न्यायधीन हैं। अतः प्रशुल्कों की तुलना नहीं की जा सकती।
- (viii) प्राधिकरण ने प्रस्ताव पर हमसे प्रत्येक जानकारी विस्तार से मांगी है। हमने वांछित ब्यौरा प्रस्तुत किया है। प्राधिकरण ने संकारण आदेश पारित किया है जो 15 नवंबर 2016 को अधिसूचित हुआ है। उस संकारण आदेश में प्राधिकरण ने प्रत्येक बिंदु पर विस्तार से विवेचना की है।
- (ix) हमने 9.15% वार्षिक वृद्धि की मांग की थी। प्राधिकरण ने सोच-समझकर प्रशुल्क में 4% वृद्धि को ही मंजूरी दी है। प्राधिकरण ने सीओपीटी को 6% वृद्धि की मंजूरी दी है। हमारे अनुसार यह संकारण आदेश है। प्राधिकरण ने परामर्शी प्रक्रिया पूरी करने के बाद संकारण आदेश पारित किया है।
- (x) व्यापार आईजीटीपीएल के प्रशुल्क में एक वर्ष तक वृद्धि नहीं चाहता था वह अंततः कार्यान्वित हो गया। जब तक संशोधित दरमान प्रभावित हुए यह नवंबर, 2016 के आस-पास का समय था। जेएनपीटी में बर्थ किराये सहित प्रशुल्क 3400/रु. है।
- (xi) 2005 दिशा-निर्देशों के अनुसार, प्रशुल्क का निर्धारण लागत जमा प्रतिफल आधार पर होना होता है। यह बाजार आधारित दर पर नहीं होता।
- (xii) समीक्षा प्रक्रिया तब शुरू होती है जब रिकार्ड में कोई अशुद्धि हो। प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश में व्यापार द्वारा एक भी अशुद्धि नहीं निकाली गई है।
- (xiii) जहां तक आकलन विचलन का संबंध है, हमने 2016 में 22.5% तक वृद्धि कर ली है और हम 2017 और 2018 में प्रक्षेपित व्यापार प्राप्त करने की प्रत्याशा रखते हैं। हमने विकास के लिए आवश्यक प्रयास किये हैं।
- (xiv) यदि हम व्यापार घटाते हैं तो प्रशुल्क बढ़ जायेगा। व्यापार को वास्तव में हमारे यातायात प्रक्षेपणों से लाभ मिला है।
- (xv) प्राधिकरण ने 2.46% की वृद्धि की है। यह 3.82% होनी चाहिए। लागतें अधिक हैं परंतु प्राधिकरण ने इसे 2.46% पर सीमित कर दिया है।
- (xvi) प्रशुल्क नियतन के लिए, प्राधिकरण ने छूट पर विचार नहीं किया है। यह तत्कालीन प्रचलित प्रशुल्क पर नियत किया गया है।
- (xvii) हम पूर्वावधि हानियों को प्राधिकरण द्वारा दी गई अस्वीकृति की सीमा तक आमेलित कर रहे हैं।
- (xviii) आरजीसीटी के निवल लाभ को सितंबर, 2016 में प्रशुल्क संशोधन करते समय 40% के समायोजन के स्थान पर प्राधिकरण द्वारा सारा ही समायोजित कर दिया गया। प्राधिकरण ने बहुत से पहलुओं पर विचार किया है। प्राधिकरण ने वार्षिक वृद्धि को 2.46% तक सीमित कर दिया है। मरम्मत और अनुरक्षण के आकलन संतुलित कर दिये हैं। प्रशुल्क पर छूट की अनुमति नहीं दी। कार्यशील पूंजी पर प्रतिफल अनुमत नहीं किया और हमारे प्रशुल्क नियत करते समय आरजीसीटी का पूरा अतिरिक्त समायोजित कर दिया।
- (xix) हमने अतिरिक्त निःशुल्क अवधि दी है। यहां तक कि काजू के लिए 14 दिन की निःशुल्क अवधि अनुज्ञेय है। रीफर प्रभागों पर हमने छूट दी है। हमने जहां संभव हो पाया है छूट के विशेष अनुरोध को स्वीकार किया है।

- (XX) सेज के लाभों को लेखा परीक्षित लेखा पुस्तकों में पूर्णतः कलमबद्ध किया गया है और प्रशुल्क नियतन करते समय उन पर विचार भी किया गया है। पूंजीगत लागत कम हो गई है। हमें कम प्रतिफल मिला का अर्थ है व्यापार को लाभ मिला।
- (XXi) हमने हानियां भी उठायी हैं। हम प्राधिकरण द्वारा अनुमत सीमा तक प्रशुल्क वृद्धि के प्रति बाध्य हैं।
- (XXii) हमने आरजीसीटी के कर्मचारियों को रखा और जब हम वल्लारपदम शिफ्ट हुए तब वापस किया।

#### **कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी)**

(उप टीएम)

- (i) लाइसेंस करार वैश्विक निविदा द्वारा निष्पादित किया गया था। सभी दलों द्वारा सम्यक कर्मिष्ठता बरती गई थी। प्रत्येक पक्ष जानता था कि वह किसके लिए बोली लगा रहा है।
- (ii) चेन्नई के साथ तुलना पूर्णतः अनावश्यक है/ उनका मॉडल भिन्न है। चेन्नई पत्तन के पास रॉकी बारम नहीं है। चेन्नई के पास 13.5 मीटर लम्बा ड्राफ्ट है। चेन्नई का ट्रेजिंग व्यय शून्य है।
- (iii) चेन्नई पत्तन के कंटेनर टर्मिनल प्रचालक सीसीटीपीएल द्वारा दिया जाने वाला राजस्व हिस्सा आईजीटीपीएल से भिन्न है।
- (iv) हमारा राजस्व तब बढ़ेगा जब प्रहस्तन प्रभार बढ़ेंगे। जब हम आईजीटीपीएल के प्रशुल्क में घटौती की बात करते हैं तब हम प्रत्याशा करते हैं कि व्यापार बढ़ेगा। यदि प्रशुल्क घटा दिया जाता है तो यातायात में वृद्धि होगी जो प्रशुल्क में घटौती की प्रतिपूर्ति करेगा।
- (v) हमने दो कार्गो मदो अर्थात काजू और काफी के 1000 टीईयू प्रहस्तित करते हैं। अब आयात घट गया है उसे हमने खो दिया है।
- (vi) हम दिशा-निर्देशों पर विवाद नहीं कर रहे। प्रतिस्पर्धा प्रशुल्क की जरूरत है। इसलिए हमने प्रशुल्क में घटौती चाही है।
- (vii) हम जानते हैं कि छूट दी जा सकती है क्योंकि दरे अधिकतम प्रशुल्क होते हैं।
- (viii) सीओपीटी में, वीआरसी ट्रेजिंग लागत के कारण पड़ोसी पत्तनों से लगभग दो गुणा है। यही बात टीएचसी के बारे में है। हम पड़ोसी पत्तनों से समान होने के लिए वीआरसी में छूट दे रहे हैं।

#### **इंडिया गेटवे टर्मिनल प्रा.लि. (आईजीटीपीएल)**

केरल से बाहर के व्यापार को आकर्षित करने और आईजीटीपीएल लाने के लिए छूट दी जाती है। टीएचसी में विभिन्न घटक निहित है। आयातकों/निर्यातकों के लिए समग्र लागत समीचीन है। समग्र लागत का मिलान न केवल प्रशुल्क के साथ बल्कि सेवा स्तर से भी किया जाता है। हम छूट परिवहन लागत की क्षतिपूर्ति के लिए देते हैं। कोयम्बटूर से कोचीन और कोयम्बटूर से तूतिकोरण लागत लगभग समान आती है जबकि तूतिकोरण को दूरी लगभग दो गुनी है। तूतिकोरण और कोचीन में कनैक्टिविटी स्तर भिन्न है। हम छूट के विशिष्ट अनुरोधों को हमारे लिए संभव सीमा तक ही स्वीकार करते हैं। कृम लागत, सेवा स्तर के संदर्भ में सामूहिक रूप से कार्य करते हैं और उन्हें कंटेनर आक्रिप्त करने के लिए मिलान भी करते हैं।

#### **कोचीन स्टीमर एजेंट एसोसिएशन (सीएसए)**

- (i) चाहे यह फीडर अथवा मदर पोत हो, यह शिपिंग व्यापार का हिस्सा है। पोत चाहे फीडर हो या मदर कोई भेदभाव नहीं होना चाहिए। फीडर्स पत्तन व्यापार की अभिन्न प्रणाली होती है। सीओपीटी भारी छूट देता है।
- (ii) आईजीटीपीएल की अवसंरचना लागत पर हम कोई टिप्पणी नहीं करना चाहते। यह उनकी अपेक्षा है। वे व्यापार की मात्रा बढ़ाकर इसे कवर कर सकते हैं न कि प्रशुल्क बढ़ाकर।
- (iii) हम आश्वस्त हैं कि प्राधिकरण सामान्यतः सभी निवेदनों पर विचार करेगा।
- (iv) छूट तो वहां होगी ही। यह साबित करता है कि उनका प्रशुल्क अधिक है। छूट जारी रहना चाहिए।
- (v) आईजीटीपीएल एसएसआर और तापमान भिन्नता प्रभार प्रभारित करता है। यह आईजीटीपीएल की लागत हो सकती है, परंतु इस पर प्राधिकरण का अनुमोदन होना चाहिए।
- (vi) इस आईजीटीपीएल की दक्षता पर प्रश्न नहीं उठा रहे।

#### **कन्सालिडेटर्स एसोसिएशन ऑफ इंडिया (सीएआई)**

आईजीटीपीएल सेवा स्तर में विलक्षण काम कर रहा है। अन्य पत्तनों की तुलना में परिवहन और संभरण लागत सीओपीटी में काफी अधिक है।

#### **श्री वी.जे. मैथ्यू, वरिष्ठ अधिवक्ता**

- (i) हम यहां पर व्यापार की आवाज उठाने आये हैं।
- (ii) प्राधिकरण के अनुमोदन के बिना आईजीटीपीएल ने कुछेक मदों को प्रभारित किया है जिन्हें प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं किया गया है। एसएसआर प्राधिकरण के अनुमोदन के बिना प्रभारित किया गया है। इसने तुलाई प्रभार मांगे/हमने उच्च न्यायालय में चुनौती दी। इसे आईजीटीपीएल द्वारा वापस ले लिया गया।
- (iii) प्राधिकरण के पास व्यापार के हित में दिशा-निर्देशों को अशोधित करने की व्यापक शक्तियां हैं।
- (iv) सीओपीटी ने लाइसेंस करार के खंड 4.2 को छूआ भी नहीं है।  
[सीओपीटी, उप टीएम: हमने प्राधिकरण को लिखित टिप्पणियां दे दी हैं।]

#### **कोचीन कस्टम हाउस एजेंट एसोसिएशन (सीसीएचए)**

कृपया दरों को 30% कम कर दें, जैसा सीओपीटी ने कहा है।

#### **इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल)**

एसएसआर अनुमोदित प्रशुल्क के अनुसार प्रभारित किया जाता है।

- 10.1. जैसा संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया, सीएसएए, सीसीएचए तथा आईजीटीपीएल निम्नलिखित मुद्दों पर कार्रवाई करेंगे:
  - (i). सीएसएए तथा सीसीएचएएह उनका प्रतिनिधित्व करने वाले वरिष्ठ अधिवक्ता द्वारा संयुक्त सुनवाई में उठाये गए मुद्दों का संक्षिप्त सार एक सप्ताह के भीतर प्रस्तुत करने में सहमत थे। वरिष्ठ अधिवक्ता ने भी सहमति दी।
  - (ii). संयुक्त सुनवाई में, आईजीटीपीएल ने भी प्रयोक्तओं/प्रयोक्ता संघों द्वारा केरल से बाहर के व्यापार को अधिक छूट देने के बारे में उठाये गए मुद्दों का परीक्षण करना स्वीकार किया और एक सप्ताह के भीतर अर्थात् 2.4 जनवरी, 2017 तक, अपना उत्तर प्रस्तुत करेगा।
- 10.2. जहां तक ऊपर उल्लिखित पहले मुद्दे का संबंध है, यथास्वीकृत, याचिकाकर्ताओं का प्रतिनिधित्व कर रहे वरिष्ठ अधिवक्ता ने, अपने जनवरी, 2017 के पत्र के द्वारा संयुक्त सुनवाई में उनका प्रतिनिधित्व करने वाले वरिष्ठ अधिवक्ता द्वारा उठाये गए मुद्दों का संक्षिप्त सार प्रस्तुत किया। याचिकाकर्ताओं के संक्षिप्त सार को आईजीटीपीएल को हमारे 1 फरवरी, 2017 के पत्र के द्वारा उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया। आईजीटीपीएल ने अपने 9 फरवरी, 2017 के ई-मेल द्वारा याचिकाकर्ताओं के संक्षिप्त सार के मुद्दों का उत्तर दिया। सीएसएए और सीसीएचए का संक्षिप्त सार आईजीटीपीएल का उत्तर देखने से यह पता चलता है कि संबंधित पक्षों द्वारा मामले की परामर्शी प्रक्रिया के दौरान संबंधित पक्षों द्वारा प्रस्तुत मुद्दों को दोहराया ही गया है। अतः उन्हें यहां नहीं दोहराया जाता सिवा निम्नलिखित के:-

क्रम सं..	याचिकाकर्ताओं की टिप्पणियां	आईजीटीपीएल द्वारा दिया गया उत्तर																																																							
(i).	<p>सविनय निवेदन किया जाता है कि सम्पूर्ण एक्विजम व्यापार निकाय जिसमें याचिकाकर्ता शामिल है अर्थात कोचीन स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन और कोचीन कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन ने अन्य व्यापार निकायों जैसे फेडरेशन ऑफ इंडियन कैशू इंडस्ट्रीज, कोयम्बटूर कस्टम हाउस और स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन, एमिरेट सीमेंट इंडिया प्रा.लि. फेडरेशन आफ इंडियन कॉपर एक्सपोर्टर्स एसोसिएशन, इंडियन चैम्बर्स ऑफ कामर्स एण्ड इंडस्ट्रीज, एसोसिएशन, सी फूड एक्सपोर्टर्स एसोसिएशन, टाटा ग्लोबल बीवरेजस प्रा.लि., कोचीन चेम्बर ऑफ कामर्स, कंसेलिडेटर्स एसोसिएशन ऑफ इंडिया, आदि सभी 17 जनवरी, 2017 की सुनवाई के समय उपस्थित थे और अपनी चिंताएं माननीय प्राधिकरण के समक्ष प्रकट की थीं। कोचीन पत्तन न्यास-लाइसेंस दाता ने सर्व सम्मति से कहा कि कोचीन में दरें पड़ोसी पत्तनों की दरों से पहले ही दोगुनी है और दरों में और वृद्धि से व्यापार आईजीटीपीएल से अन्य पड़ोसी पत्तनों जैसे चेन्नई और तूतीकोरण को जा रहा है जहां टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार कम है। कोचीन पत्तन न्यास, जिसके पास लाइसेंस करार के अनुसार राजस्व का 33% हिस्सा है, ने वर्तमान प्रशुल्क में 30% कटौती करने की वकालत की है। क्योंकि उनकी राय भी</p>	<p>याचिकाकर्ताओं का आरोप कि व्यापार आईजीटीपीएल से दूर जा रहा है, व्यापार की प्रमात्रा के वास्तविक तथ्यों द्वारा समर्थित नहीं है। जैसा हमारे पहले के पत्र में उल्लेख किया गया है कि आईजीटीपीएल के व्यापार में वृद्धि महत्वपूर्ण हुई है। पिछले कुछ वर्षों में हुई वृद्धि निम्नवत है:</p> <table><tr><th></th><th colspan="2">आईसीटीटी कोचीन</th><th colspan="2">दक्षिण भारतीय बाजार</th></tr><tr><th>वित्तीय वर्ष</th><th>टीईयू</th><th>वो ग्रोथ</th><th>टीईयू</th><th>वो ग्रोथ %</th></tr><tr><td>2009-10</td><td>289,380</td><td></td><td>1,866,851</td><td></td></tr><tr><td>2010-11</td><td>312,189</td><td>7.9%</td><td>2,025,647</td><td>8.5</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>337,053</td><td>8.0%</td><td>2,368,892</td><td>15.</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>334,925</td><td>(0.6)%</td><td>2,338,687</td><td>0.1</td></tr><tr><td>2013-14</td><td>346,204</td><td>3.4%</td><td>2,325,049</td><td>(0.6)</td></tr><tr><td>2014-15</td><td>366,376</td><td>5.8%</td><td>2,519,960</td><td>8.4</td></tr><tr><td>2015-16</td><td>419,550</td><td>14.5%</td><td>2,708,676</td><td>7.5</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>अप्रै-दिसं-2015</td><td>306,264</td><td></td><td>2,001,104</td><td></td></tr></table>		आईसीटीटी कोचीन		दक्षिण भारतीय बाजार		वित्तीय वर्ष	टीईयू	वो ग्रोथ	टीईयू	वो ग्रोथ %	2009-10	289,380		1,866,851		2010-11	312,189	7.9%	2,025,647	8.5	2011-12	337,053	8.0%	2,368,892	15.	2012-13	334,925	(0.6)%	2,338,687	0.1	2013-14	346,204	3.4%	2,325,049	(0.6)	2014-15	366,376	5.8%	2,519,960	8.4	2015-16	419,550	14.5%	2,708,676	7.5						अप्रै-दिसं-2015	306,264		2,001,104	
	आईसीटीटी कोचीन		दक्षिण भारतीय बाजार																																																						
वित्तीय वर्ष	टीईयू	वो ग्रोथ	टीईयू	वो ग्रोथ %																																																					
2009-10	289,380		1,866,851																																																						
2010-11	312,189	7.9%	2,025,647	8.5																																																					
2011-12	337,053	8.0%	2,368,892	15.																																																					
2012-13	334,925	(0.6)%	2,338,687	0.1																																																					
2013-14	346,204	3.4%	2,325,049	(0.6)																																																					
2014-15	366,376	5.8%	2,519,960	8.4																																																					
2015-16	419,550	14.5%	2,708,676	7.5																																																					
अप्रै-दिसं-2015	306,264		2,001,104																																																						

	यह है कि वर्तमान प्रशुल्क और प्रहस्तन प्रभारों में कटौती से व्यापार में वृद्धि होगी और आईजीटीपीएल के लिए अधिक व्यापार होना है इस प्रकार क्षेत्र में राजस्व और व्यापार में वृद्धि होगी।	वाईटीडी अप्रै-दिसं- 2016 वाईटीडी	366,859	19.8%	2 225,546	1 .2
(ii).	यह पहली बार है कि कोचीन की सारी व्यापार संस्थाएं इस प्राधिकरण के समक्ष इस अभ्यावेदन और मांग के साथ आई हैं कि दरों में कोई बढ़ोतरी न की जाए क्योंकि कोई और वृद्धि एक्जिम व्यापार के लिए घातक होगा जो पहले ही नुकसान उठा रहा है और वर्तमान दरों को कम करने का अनुरोध करता है। आईजीटीपीएल का यह उत्तरदायित्व है कि वह आईसीटीटी पर आईजीटीपीएल और सीओपीटी के बीच हुए करार के अनुसार प्रतिस्पर्धी दरें रखे।	जैसा ऊपर बताया गया है, याचिकाकर्ताओं की धारणा, कि व्यापार आईजीटीपीएल से दूर जा रहा है, का तथ्यों से समर्थन नहीं किया गया है और कि व्यापार बढ़ रहा है।				
(iii).	<b>उपस्कर परिचालन लागत</b> – विद्युत लागत 2008 दिशा-निर्देशों में 8 यूनिट प्रति टीईयू के प्रति 15.67 यूनिट प्रति टीईयू प्रभारित की गई है। अतः आईजीटीपीएल विद्युतखपत के रास्ते लाभ कमा रहा है।	<b>उपस्कर परिचालन लागत:</b> प्राधिकरण ने भी यह प्रश्न किया था और आईजीटीपीएल का उत्तर प्राधिकरण के आदेश में पैरा 8.3 बी 6 (iv) (क) पर दर्ज है। इसके अतिरिक्त, उस पर प्राधिकरण का सत्यापन विश्लेषण और निष्कर्ष पैरा 10 (v) में दर्ज हैं। देखे सकारण आदेश पृष्ठ 56				
(iv).	<b>उपस्कर किराया प्रभार:</b> वाहन व्यौरे को छोड़कर आईजीटीपीएल ने यह स्पष्ट नहीं बताया है कि कौन से उपस्कर किराये पर लिये जाते हैं। आईजीटीपीएल के पास पर्याप्त उपस्कर हैं कि वे अपना प्रचालन कर सकते हैं अतः यह स्पष्ट किया जाना चाहिए कि क्यों अतिरिक्त उपस्कर किराये पर लिये जाते हैं? उक्त प्रभारों को प्रशुल्क दरों में वृद्धि के लिए आंकड़ों को बढ़ाने के लिए प्रभारित किया जाता है।	<b>उपस्कर किराया प्रभार:</b> उपस्कर किराया प्रभारों के लिए पूरा व्यौरा प्राधिकरण के आदेश के पैरा 8.3 ख (6) (vi) (क) में दर्ज है। किराये पर उपस्कर अंतर टर्मिनल वाहन और अंतर टर्मिनल बस हैं। यह उपस्कर आईजीटीपीएल के स्वामित्व में नहीं है अतः उन्हें किराये पर लेना पड़ता है। इसके अतिरिक्त उस पर प्राधिकरण का सत्यापन विश्लेषण और निष्कर्ष पैरा 10 (v) में दर्ज है। कृपया सकारण आदेश का पृष्ठ संख्या 56 देखें।				
(v).	<b>तकनीकी सेवा शुल्क</b> – तकनीकी सेवा शुल्क आईजीटीपीएल द्वारा उसके प्रिंसिपलों को दी जाती है जिसे प्रशुल्क में वृद्धि के अनुमोदन के लिए परिकलन में शामिल नहीं किया जाना चाहिए। उक्त भुगतान आईजीटीपीएल और उसके प्रिंसिपलों के बीच समझौते की बात है इसलिए इसे व्यापार की लागत में शामिल नहीं किया जाना चाहिए।	<b>तकनीकी सेवा शुल्क:</b> प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार ये अनुज्ञेय लागते हैं। प्राधिकरण के आदेश का पैरा 8.3 ख 6 (X) तकनीकी शुल्कों का व्यौरा देता है। इसके अतिरिक्त उस पर प्राधिकरण का सत्यापन विश्लेषण और निष्कर्ष पैरा 10 (ix) में दर्ज है। कृपया सकारण आदेश का पृष्ठ संख्या 58 देखें।				
(vi).	<b>मूल्यहास और घाटा</b> – तुलन पत्र में उसी घाटा आंशिक रूप से इस तथ्य पर आरोप्य है कि आईजीटीपीएल वांछित व्यापार प्राप्त करने में असफल रहा है। यदि उन्होंने अनुमानित व्यापार प्राप्त कर लिया होता तब घाटे का अंतर कम रहा होता और इस तरह एक्जिम व्यापार को आईजीटीपीएल के वांछित लक्ष्य प्राप्त न कर पाने की अकुशलता के लिए दंड नहीं दिया गया होता	<b>मूल्यहास और घाटा:</b> याचिकाकर्ताओं ने मूल्यहास पर कोई टिप्पणी नहीं की है। याचिकाकर्ता ने कहा है कि वांछित व्यापार प्राप्त न कर पाने में आईजीटीपीएल की असफलता के कारण एक्जिम व्यापार को दंडित नहीं किया जाना चाहिए। हमने विभिन्न प्रतिकूल स्थितियों के बावजूद भी उन कारणों और/अथवा तथ्यों पर जिसके कारण अपेक्षित व्यापार प्रभावित हुआ और व्यापार प्राप्ति के लिए आईजीटीपीएल द्वारा किये गए विभिन्न प्रयासों पर विस्तार से टिप्पणियां दी हैं। आईसीटीटी पर पिछले कुछ वर्षों में व्यापार, दक्षिण भारत बाजार की तुलना में, की मात्रा में वृद्धि, व्यौरा पूर्व के पैरा की टिप्पणियों में दिया गया है।				
	यह नोट किया जाये कि 17 जनवरी, 2017 को सुनवाई के दौरान जहां हितधारकों अधिवक्ता की दलीलें एक घंटे से भी अधिक चली, आईजीटीपीएलने प्राधिकरण के पूर्व आदेश को स्वीकार करने के अतिरिक्त कोई टिप्पणी नहीं की।  केंद्र सरकार और मंत्रिमंडल ने महापत्तन प्राधिकरण विधेयक 2016 पारित किया है और दिसंबर, 2016 में संसद में प्रस्तुत किया है। नए विधेयक में वर्तमान अधिनियम की धारा 48 के अंतर्गत गठित प्राधिकरण को वापस लेकर एक नए न्यायिक प्राधिकरण को सौंपा जायेगा। भारत सरकार और संसद की मंशा की पूरी जानकारी होते हुए भी और कि प्राधिकरण को निष्प्रभावी करने का विधेयक संसद में पहले से ही प्रस्तुत है, इस प्राधिकरण को आईजीटीपीएल की प्रशुल्क वृद्धि की मांग पर विचार नहीं करना चाहिए था और जल्दबाजी में उनके पक्ष में आदेश नहीं देना चाहिए था। यह अनुरोध है कि इस प्राधिकरण को आईजीटीपीएल और भारत में सभी पत्तनों पर 17 सितम्बर 2016 से प्रशुल्क वृद्धि के सभी आदेशों के कार्यान्वयन पर स्वतः रोक लगा देनी चाहिये थी और इसे नये गठित प्राधिकरण को सौंपा जाना चाहिये था।	याचिकाकर्ताओं के अधिवक्ता ने नए महापत्तन प्राधिकरण विधेयक 2016 के बारे में कहा है कि वह संसद में प्रस्तुत कर दिया गया है, प्राधिकरण को निष्प्रभावी बना दिया गया है। इसके अतिरिक्त, यह आरोप भी लगाया है कि भारत सरकार और संसद की मंशा को जानते हुए भी प्राधिकरण ने आईजीटीपीएल के पक्ष में आदेश पारित करने में काफी जल्दबाजी की है। और आगे अनुरोध किया है कि प्राधिकरण आईजीटीपीएल और भारत में सभी पत्तनों के प्रशुल्क वृद्धि के आदेशों को वापस ले।  महापत्तन प्राधिकरण विधेयक देश विधि नहीं है और न ही अभी कानून बना है। जब तक नया महापत्तन प्राधिकरण विधेयक अधिसूचित नहीं हो जाता, तब तक महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 लागू रहेगा जिसके अंतर्गत यह प्राधिकरण महापत्तनों के लिए प्रशुल्क निर्धारण का संबंधित प्राधिकरण जारी रहेगा।				

10.3. संदर्भित दूसरे कार्रवाई मुद्दे के संदर्भ में आईजीटीपीएल ने अपने 9 फरवरी, 2017 के ई-मेल के द्वारा निम्नलिखित उत्तर दिया है:-

- (i) प्राधिकरण ने हमें आईजीटीपीएल द्वारा केरल के बाहर के व्यापार को अधिक ऊंची छूट दिये जाने के बारे में प्रयोक्तों/प्रयोक्ता संगठनों द्वारा उठाये मुद्दे का परीक्षण करने के लिए कहा था। केरल राज्य में उद्योग-धंधे सीमित हैं और केरल बाजार/कार्गो आधार का काफी कम विकास हुआ है। आईजीटीपीएल के लिए मात्रा में सुधार लाना और पत्तन को मुख्य लाइन पोत के लिए काल विकल्प के लिए आकर्षित पत्तन बनाना, हम तमिलनाडु और कर्नाटक के पृष्ठ प्रदेश से कार्गो की ओर देखते हैं। रेल क्नेक्टिविटी और 4 लेन राजमार्ग पहुंच मार्ग जैसी अवसंरचना भी प्रदान की गई है इस जरूरत को मान्य करते हुए कि केरल से इतर कार्गो को आकर्षित किया जाये। ऐसे कार्गो को दूसरे मार्ग पर मोड़ने के लिए आईजीटीपीएल ने पृष्ठप्रदेश में ग्राहकों से मिलने और उन्हें समाधान प्रदान करने के लिए तमिलनाडु और कर्नाटक में विपणन टीम तैनात कर रखी है। ग्राहकों ने वाल्यार चैक पोस्ट पार करने में विलंब तृतीकोरण की अपेक्षा कोचीन को दुलाई की ऊंची लागत, चेन्नई और तृतीकोरण जैसे अन्य पत्तनों की तुलना में शिपिंग लाइनों की उच्च किराया लागत आदि जैसी अनेकों समस्याओं को उजागर किया। मंत्रालय की सहायता से व्यालार चैक पोस्ट पर सीलबंद कंटेनरों का मुद्दा सुलझा लिया गया है। इसके अतिरिक्त, समग्र लागत अंतरों को कम करने के उद्देश्य से हमने इन ग्राहकों से दर समानता स्कीम का प्रस्ताव रखा है ताकि उन्हें राजी किया जा सके और उनकी आपूर्ति श्रृंखला को अन्य पत्तनों से कोचीन की ओर पुनः समंजित कराया जा सके और हमें इसमें काफी सफलता भी मिली है जैसा हमारी वृद्धि दर से देखा जा सकता है। दक्षिण भारत बाजार वृद्धि की तुलना में हमारी वृद्धि से सफलता का अंदाजा नीचे दी गई तालिका से लगाया जा सकता है:

वित्तीय वर्ष	आईजीटीपी कोचीन		दक्षिण भारतीय बाजार	
	टीईयू	वर्ष- दर - वृद्धि	टीईयू	वर्ष- दर - वृद्धि % में
2009-10	289,380		1,866,851	
2010-11	312,189	7.9%	2,025,647	8.5
2011-12	337,053	8.0%	2,336,892	15.4
2012-13	334,925	(0.6)%	2,338,687	0.1
2013-14	346,204	3.4%	2,325,049	(0.6)
2014-15	366,376	5.8%	2,519,960	8.4
2015-16	419,550	14.5%	2,708,676	7.5
अप्रै-दिसं-2015 वाईटीडी	306,264		2,001,104	
अप्रै-दिसं - 2016 वाईटीडी	366,859	19.8%	2,225,546	11.2

- (ii) पृष्ठप्रदेश से कार्गो व्यापार में संवर्धन के लिए महत्वपूर्ण है क्योंकि व्यापार की अधिकतम मात्रा शिपिंग लाइनों में यह धारणा सृजित कर सकती है कि मेनलाइन पोत कॉल कोचीन में की जाए। अतः हम व्यापार को टर्मिनल की ओर मोड़ने के लिए दर समानीकरण कदम उठाते हैं और आईजीटीपीएल पर वर्तमान वित्तीय स्थिति के बावजूद भी दीर्घ कालीन सम्भावनाओं को तलाशते हैं और व्यापार को लाभ देते हैं। इसे हम 2017 में 13.5 तक की वृद्धि करने का अनुमान लगाते हैं। यह नोट किया जाना चाहिए कि प्राधिकरण ने प्रशुल्क संशोधन के लिए प्रक्षेपित राजस्व आकलन से घटौती के रूप में इन प्रक्षेपित समानीकरण दर कदमों पर सुविचार नहीं किया है।
- (iii). आईजीटीपीएल स्थानीय केरल व्यापार को विभिन्न छूटें और प्रोत्साहन देता है, जैसे आयात/निर्यात कंटेनरों पर विस्तारित निःशुल्क भंडार दिवस; काजू कार्गो के लिए अतिरिक्त निःशुल्क दिवस, मुख्य लाइन पोतों अथवा रेल द्वारा आवाजाही कंटेनरों के लिए अतिरिक्त निःशुल्क दिवस। स्थानीय व्यवसाय संवर्धित मुख्य लाइन/प्रत्यक्ष पोत काल से भी लाभान्वित हुआ है, क्योंकि इससे उनका मार्गस्थ समय बचता है तथा निर्यातक/ आयातक की समग्र लागत भी कम आती है।
- (iv). प्राधिकरण ने आईजीटीपीएल से उस प्रशुल्क व्यवस्था को स्पष्ट करने को कहा जिसके अंतर्गत विशेष सेवा अनुरोध (एस एस आर) वसूले जा रहे हैं। एस एस आर कंटेनर प्रहस्तन तथा भंडारण के सिवा किसी भी अन्य सेवा के लिये एक व्यापारिक नाम है। इस प्रकार पोतों से लदान अथवा उतराई और ग्राहकों से सुपुर्दगी लेने / देने के नियमित कार्य के अतिरिक्त टर्मिनल द्वारा प्रदान की जाने वाली सेवाओं को एस एस आर कहा जाता है। ये सेवाये ग्राहक / शिपिंग लाइन / पोत प्रचालक से लिखित अनुरोध के आधार पर प्रदान की जाती है। ऐसी सेवायों की अनुमोदित सूची अनुमोदित दरमानों के खंड ix में दी गई है। सेवायों की वसूली ईन्ही अनुमोदित प्रशुल्क के अनुसार की जा रही है।
- (v). विशेष रूप से गेट कट-ऑफ, तापमान परिवर्तन और सील हटाने/लगाने के प्रभारों का मुद्दा उठाया गया था। हम निम्नलिखित कहना चाहेंगे:



- (vi) गेट कट-ऑफ समय के बारे में यह बताया जाता है कि टर्मिनल प्रचालन प्रक्रिया के अनुसार, निर्यात डब्बों को पोत के आगमन समय से 7 दिन पूर्व टर्मिनल यार्ड में स्टैक करने की अनुमति दी जाती है। निर्यात डब्बों को पोत के आगमन समय के 4 घंटे पूर्व तक स्वीकार किया जाना जारी रहता है। वास्तविक आगमन से 4 घंटे पूर्व की यह सीमा पोत के लिए गेट कट-ऑफ समय कहलाता है। यह सभी टर्मिनलों पर सामान्य प्रक्रिया है और व्यापार इसे भली-भांति जानता है। ये प्रचालन प्रक्रियाएँ प्रचालन दक्षता और पोत के तीव्र टर्न अराण्ड समय सुनिश्चित करने के लिए हैं जैसा आगे और स्पष्ट किया जाता है। टर्मिनल बर्थ पर पोत के आगमन के वास्तविक समय से 4 घंटे पूर्व, पोत प्रचालक निर्यात अग्रिम सूची (ईएएल) भेजता है यानी पोत में लदान किये जाने वाले कंटेनरों की नियोजित सूची और प्रेस्टो और ईएएल निर्यात सूची बंद कर दी जाती है और टर्मिनल द्वारा लोड योजना बनायी जाती है। इस सूची के आधार पर कंटेनरों के लदान/उतरायी के विभिन्न टर्मिनल कार्यकलापों और उनकी यार्ड में स्टैकिंग की योजना बनाई जाती है। इसी प्रकार इस सूची के आधार पर पोत पर इन कंटेनरों का अनुक्रम और स्टैकिंग की योजना बनाई जाती है। पोत योजना विभिन्न प्रतिमानों पर आधारित होती है जिनमें ऑन बोर्ड कंटेनरों और लदान तथा उतरायी किये जाने वाले कंटेनरों को कवर किया जाता है। प्रतिमानों में कंटेनर का वजन, उतरायी पतन, आकार, किस्म आदि शामिल होते हैं। इस योजना को पोत के मुख्य अधिकारी तथा पोत प्रचालक के केंद्रीय योजनाकार द्वारा अनुमोदित किया जाना होता है। ऐसे अनुमोदन के अनुसार लदान प्रचालन आरंभ किया जा सकता है। कोई निर्यात कंटेनर जो ऊपर उल्लिखित कट-ऑफ समय के पश्चात पहुंचता है तो उसे पोत विशेष के लिए स्वीकार नहीं किया जाता। तब इन कंटेनरों को उसे सेवा के अगले पोत के लिए आबंटित किया जाता है। यदि ग्राहक यह चाहता है कि उसको कंटेनर विशेष को पहले के पोत में लादा जाये तो उस पोत विशेष की पोत योजना को संशोधित करना पड़ता है और फिर से पोत के मुख्य अधिकारी और पोत प्रचालक के केंद्रीय योजनाकार से प्रभारों के लिए अनुमोदन लेना पड़ता है। इसके अतिरिक्त पोत की सर्विसिंग की प्रचालन योजना को भी तदनुसार बदलना पड़ता है। शिपिंग लाइन के लिखित अनुरोध और पोत प्रचालक के अनुमोदन के आधार पर ऐसे अनुरोध का पालन किया जाता है। इन कार्यकलापों से प्रचालन समय की हानि होती है, अतिरिक्त उपस्कर लगाने पड़ते हैं। किसी विशिष्ट निर्यात स्टैक के वर्तमान स्टेक से कंटेनर को हटाना पड़ता है और परिणाम में पोत के प्रस्थान में विलंब होता है। यह सुनिश्चित करने के लिए कि अनुसूचित पोर्ट पाइलट बोर्डिंग में विलंब न हो, विशेष ध्यान देना पड़ता है कि पोत समय पर प्रस्थान कर ले। क्योंकि अतिरिक्त कार्यकलाप और शिफ्टिंग निहित होती है प्राधिकरण खंड-IX (iii) के अनुमोदन से प्रभावी है। जबकि वर्तमान में अनुमोदित प्रभार 3099.82/20' तथा 4549.75/40' हैं आईजीटीपीएल काफी घटी हुई 2150 रु. की दर पर सभी कंटेनरों के लिए, उनका आकार/किस्म चाहे कोई भी क्यों न हो, दांडिक प्रभार लेता है। इसके अतिरिक्त, इन राजस्वों को वास्तविक निष्पादन परिकलनों और प्रक्षेपित राजस्व परिकलनों, दोनों में ही सुविचार में लिया जाता है।
- (vii). जहां तक रीफर कंटेनरों के लिए तापमान परिवर्तन का संबंध है, यह बताया जाता है कि व्यापार की प्रथा के अनुसार पोत प्रचालक रीफर कंटेनर को उस स्थिति में स्वीकार नहीं करते जब तक कंटेनर का घोषित/सैट तापमान कंटेनर के वास्तविक तापमान से 5 डिग्री से अधिक/कम के परिवर्तन पर न हों। तदनुसार, टर्मिनल ने रीफर कंटेनरों को स्वीकार करने की प्रचालन प्रक्रिया में अशोधन किया है कि रीफर कंटेनर के घोषित/सैट तापमान से 5 डिग्री अधिक/कम के परिवर्तन पर सैट ना हो। प्रचालन प्रक्रिया में परिवर्तन की सूचना व्यापार को दी गई थी। व्यवहार में, कुछेक कंटेनर अनुमत सीमा से अधिक अंतर पर आते हैं, ऐसे मामलों में कंटेनरों को स्टफिंग स्थल/सीएसएस/कैक्टी भेजना पड़ता है ताकि घोषित/सैट तापमान प्राप्त किया जा सके। इससे पोतवाणिक को अतिरिक्त लागत पड़ती है, यह भी संभावना रहती है कि नियोजित पोत छूट जाए, कार्गो को क्षति पहुंचने की संभावना भी रहती है शिपिंग लाइनों से लिखित अनुरोध पर इन कंटेनरों को सक्रिय रीफर कंटेनरों के रूप में स्वीकार किया जाता है और अपेक्षित घोषित/सैट तापमान प्राप्त करने के लिए रीफर यार्ड में स्टैक किया जाता है। चूंकि कंटेनर की स्थिति में परिवर्तन होता है, इसलिए खंड IX के अनुसार कंटेनर की स्थिति में परिवर्तन का अनुमोदित प्रभार लागू होता है। जबकि वर्तमान में यह प्रभार 3099.84 रु./20' और 4649.75 रु./40' है, आईजीटीपीएल अत्यधिक छूट दर 800/रु. प्रति कंटेनर प्रभारित करता है, कंटेनर का आकार चाहे कुछ भी हो। यह नोट किया जाये कि ये राजस्व वास्तविक परिकलनों और प्रक्षेपित राजस्व परिकलनों दोनों में ही सुविचार में लिये जाते हैं।
- (viii). सील हटाने/लगाने, यार्ड में शिफ्टिंग/स्टैकिंग प्रभारों के संबंध में; याचिकाकर्ताओं का आरोप है कि उनका अनुमोदन नहीं किया गया है। हम यह उल्लेख करना चाहेंगे कि ये प्रभार अनुमोदित दरमानों का खंड ix (i) तथा (iii) के अंतर्गत अनुमोदित हैं। इसके अतिरिक्त, इनकी उगाही ऐसी सेवाओं के लिए शिपिंग लाइनों के लिखित अनुरोध पर की जाती है। यह नोट किया जाये कि इन राजस्वों को न तो वास्तविक परिकलनों में और न ही प्रक्षेपित राजस्व परिकलनों में लिया जाता है।

11.1. जैसाकि पहले बताया गया है, विभिन्न प्रयोक्तओं/प्रयोक्ता संघों से प्राप्त टिप्पणियों को आईजीटीपीएल और याचिकाकर्ताओं नामतः सीएसएए और सीसीएचएए को उनकी प्रतिक्रिया/टिप्पणियों के लिए प्रेषित किया गया है। चूंकि याचिकाकर्ता अर्थात् सीएसएए और सीसीएचएए ने कोई उत्तर नहीं दिया। सीएसएए और सीसीएचएए को हमने अपने 24 फरवरी 2017 को अनुस्मारक भी भेजा था।

11.2. उत्तर में, सीसीएचएए ने अपने 1 मार्च, 2017 के ई-मेल में बताया कि दोनों याचिकाकर्ता सीएसएए और सीसीएचएए उन सभी संघों द्वारा लिये मतों का पूर्णतः समर्थन करते हैं जिन्होंने अपनी टिप्पणियां दी हैं। सभी प्रयोक्तओं/प्रयोक्ता संगठनों ने मुख्य मुद्दों को ही उजागर किया है जैसे आईजीटीपीएल पर अधिक टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार, उच्च प्रभारों के कारण व्यापार के अवसरों की हानि, कार्गो का पड़ौसी पत्तनों को परिवर्तन, प्रचालनों के आरजीटीपीएल से आईजीटीपीएल को स्थानांतरित करने पर दरों में भारी वृद्धि आदि जिनका हमने समीक्षा याचिका, अतिरिक्त विवरण और तर्क टिप्पणियों के समय विस्तार से दे चुके हैं। सीसीएचएए ने भी न्याय के हित में

यथाशीघ्र आदेश पारित करने का अनुरोध किया है और आईजीटीपीएल को वर्तमान दरें न बढ़ाने का निर्देश दिया जाए और इस प्रकार केरल में सारे शिपिंग व्यापार को लाभ हो।

12. आईजीटीपीएल ने अपने 03 फरवरी, 2017 के ई-मेल के द्वारा अपने 17 जनवरी 2017 को हुई संयुक्त सुनवाई में उठाये गए निम्नलिखित मुद्दे भेजे हैं और उन पर सुविचार करने का और प्रशुल्क आदेश में प्रभावी बनाने का अनुरोध किया है।

- (i). पैरा संख्या 10 (iii) (1) (ख) (ii) (ख) – 929.74 लाख रु. की रशि का दिसंबर, 2009 से फरवरी 2011 तक का वास्तविक अतिरेक आईसीटीटी के घाटे के आकलन के प्रति 100% समायोजित किया गया है। भारत के महान्यायवादी के मत के अनुसार वित्तीय और वास्तविक प्रतिमान दोनों ही प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2005 के खंड 2.13 के प्रयोजन से हिसाब में लिये जाने चाहिए। 20% अतिरेक प्रचालक को रोके रखने की अनुमति होगी। केवल 20% के अतिरिक्त अतिरेक को ही प्रचालक और प्रयोक्ताओं के बीच समान रूप से बांटा जाना चाहिए।
- (ii). पैरा 10 (iii) (II) (xvii) (क) – प्रक्षेपण में विदेशों और पोतांतरण कंटेनरों पर दी गई विभिन्न छूटों का प्राधिकरण के विश्लेषण में अलग रखा गया है और विदेशी तथा पोतांतरण कंटेनरों से आय का आकलन दरमानों में निर्धारित दरों पर किया गया है। ऐसी अलग रखी छूटों का कुल मूल्य 1551.7 लाख रु. है। इस कल्पित आय से प्रशुल्क में पात्र वृद्धि घट गई है।
- (iii). पैरा 10 (iii) (II) (XIX) और 10 (xii) तथा प्रचालन व प्रत्यक्ष श्रम के साथ-साथ प्रबंधन श्रम पर वार्षिक वृद्धि आकलन पर हमारे 11% की पिछली वास्तविक प्रवृत्ति के आधार पर किये गए अनुरोध के प्रति 2.46% पर किया गया है। पात्र लागतों के निम्न स्तर पर प्रावधान करने से प्रशुल्क में पात्र वृद्धि कम हुई है।
- (iv). पैरा संख्या 10 (iii) (II) (xx) (ग) – हमने उपस्कर आर एण्ड एम व्यय पिछले वर्ष के साथ 3.82% वृद्धि का आकलन किया था, तथापि प्राधिकरण ने सिविल परिसम्पत्तियों का 1% और मकैनिकलन उपस्करों पर 2% पर सुविचार किया है जिससे व्यय 144.23 लाख रु. घट जाते हैं। लागतों में इस कल्पित घटौती से प्रशुल्क में पात्रता घट गई है।
- (v). पैरा संख्या 10 (iii) (II) (xviii) – प्राधिकरण द्वारा लागत वृद्धि 2.46% सुविचारित की गई है, लेकिन प्रशुल्क में संशोधन का आवेदन दिसंबर, 2015 में दिया गया था। 2015-16 के लिए अनुज्ञेय लागत वृद्धि 3.82% थी, जिसे लागत प्रक्षेपण के लिए हमारे द्वारा अपनाया गया था। चूंकि प्रस्ताव की प्रक्रिया विलम्बित हो गई थी और 2016-17 में पूरी हुई, प्राधिकरण ने 2016-17 के लिए लागू लागत वृद्धि यानी 2.46% अपनायी गई है। अतः लागत वृद्धि को 2015-16 के लिए लागू यानी 3.82% दर लागू की जाए।

13. सीएसए और सीसीएचए द्वारा समीक्षा आवेदन में उठाये गए मुद्दों का सारांश और मामले की कार्यवाही के दौरान उनके द्वारा अपने 6 जनवरी, 2017 के पत्र में उठाये गए अतिरिक्त मुद्दों का सारांश और उन पर हमारा विश्लेषण नीचे प्रस्तुत है:-

**I. सीएसए और सीसीएचए द्वारा 17 नवंबर, 2016 के समीक्षा आवेदन में उठाये गए मुख्य मुद्दे और उन पर हमारा विश्लेषण:**

**1. सीएसए और सीसीएचए द्वारा उठाये गए मुख्य मुद्दे**

अगस्त, 2009 में अधिसूचित दरमान आईजीटीपीएल में अब तक लागू हैं। तथापि आईजीटीपीएल ने मनमाने और एकतरफा दरमानों के संशोधन की मांग कर डाली। आईजीटीपीएल ने 1 जनवरी, 2016 से वर्तमान प्रशुल्क में 6.98% की वृद्धि के साथ-साथ वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के लिए 1 अप्रैल, 2016 से प्रत्येक वर्ष 6.98% की वार्षिक वृद्धि का प्रस्ताव किया है। 7 जून, 2016 को हुई संयुक्त सुनवाई के पश्चात् आईजीटीपीएल ने अगस्त, 2016 से 9.12% वार्षिक वृद्धि का प्रस्ताव किया।

**विश्लेषण**

1.1. 5 अगस्त 2009 के प्रशुल्क आदेश संख्या टीएमपी/25/2008-आईजीटीपीएल द्वारा पारित 11 अगस्त, 2009 को अधिसूचित दरमान 31 दिसंबर, 2015 तक वैध थे। इसलिए आईजीटीपीएल के प्रशुल्क की समीक्षा 1 जनवरी, 2016 से अपेक्षित थी। प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2005 का खंड 3.1.3, जिसके अंतर्गत आईजीटीपीएल के प्रशुल्क विनियमित होते हैं, टर्मिनल प्रचालक को इस प्राधिकरण के समक्ष संशोधन के लिए अपेक्षित प्रशुल्क प्रस्ताव तीन महीने पहले प्रस्तुत करने को कहता है। आईजीटीपीएल ने 5 अगस्त 2009 के प्रशुल्क आदेश में नियत प्रशुल्क के संशोधन का प्रस्ताव 16 दिसंबर, 2015 के पत्र संख्या आईजीटीपीएल/फिन/टीएमपी/2015/2 और 28 दिसंबर, 2015 के ई-मेल द्वारा आगामी प्रशुल्क चक्र 2016-17 से 2018-19 के लिए इसलिए, प्रशुल्क चक्र 2016-17 से 2018-19 के लिए आईजीटीपीएल की प्रशुल्क प्रस्ताव दायर करने की कार्यवाही, जबकि 5 अगस्त 2009 के प्रशुल्क आदेश अभी प्रभावी थे, प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2005 के खंड 3.1.3 के अनुरूप थी, और इसलिए प्रशुल्क की समीक्षा का प्रस्ताव दायर करना मनमाना और अनैतिक नहीं कहा जा सकता।

1.2. यह तथ्यात्मक है कि आईजीटीपीएल ने अपने 16 दिसंबर, 2015 और 28 दिसंबर, 2015 के प्रस्ताव में 5 अगस्त 2009 के प्रशुल्क आदेश में नियत प्रशुल्क पर 1 जनवरी 2016 से 6.98% वृद्धि का और 1 अप्रैल, 2016 से 2016-17, 2017-

18 और 2018-19 के प्रत्येक वर्ष के लिए 6.98% प्रस्ताव किया था जैसा 17 सितंबर, 2016 के सकारण आदेश के पैरा 4.2 (xii) में अभिलेखबद्ध है।

1.3. जैसा 17 सितंबर, 2016 के सकारण प्रशुल्क आदेश के पैरा 8.3 के अंतर्गत सारणी के क्रमांक 3 में अभिलेखबद्ध है, वित्तीय वर्ष 2015-16 के आंकड़े पहले 9 महीनों (अप्रैल से दिसंबर, 2015) के थे और शेष 3 महीनों (जनवरी, 2016 से मार्च 2016) के आकलन थे। चूंकि इस प्राधिकरण के कार्यालय में आईजीटीपीएल का प्रशुल्क प्रस्ताव संवीक्षा अधीन था तब वित्तीय वर्ष 2015-16 समाप्त हो गया था। आईजीटीपीएल को हमारे 23 मई, 2016 के पत्र के द्वारा सलाह दी गई कि 2015-16 के पूरे वर्ष के लिए वर्ष 2015-16 के वास्तविकों के साथ आकलनों को अशोधित किया जाये तथा वित्तीय वर्ष 2017-18 और वर्ष 2018-19 के आकलनों की वर्ष 2015-16 के वास्तविकों के संदर्भ में समीक्षा और अशोधन, यदि आवश्यक हो। तदनुसार आईजीटीपीएल ने वर्ष 2015-16 के आंकड़ों को वास्तविकों के अनुसार अद्यतन किया और वित्तीय वर्ष 2016-17 तथा 2018-19 के आकलनों को 30 जून 2014 के पत्र अनुसार अशोधित किया और संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत किया। संशोधित लागत विवरण 2016-17 से 2018-19 तक के लिए 17% का निवल धारा दर्शा रहा है। औसत निवल घाटे के आधार पर, आईजीटीपीएल ने अगस्त, 2016 से प्रति वर्ष 9.12% की वार्षिक प्रशुल्क वृद्धि की मांग की। आईजीटीपीएल द्वारा संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत करने और प्रशुल्क वृद्धि का संशोधित प्रतिशत की मांग 23 मई, 2016 को इस प्राधिकरण कार्यालय द्वारा जारी पत्र के संदर्भ से है जो 7 जून 2016 को हुई संयुक्त सुनवाई की तारीख से पहले का है। इसलिए प्रशुल्क वृद्धि का उच्च प्रतिशत चाहने के कारण को 7 जून 2016 को आयोजित संयुक्त सुनवाई को आरोपित करना सही नहीं है और यह हितधारकों को भ्रम में डालने के समान है।

## 2. सीएसए और सीसीएचए द्वारा उठाया गया मुद्दा

आईजीटीपीएल के न्यून निष्पादन के कारण यातायात आकलन का निर्धारण कम हुआ है। कंटेनर टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार आईजीटीपीएल पर पहले ही अधिक है। इसलिए यातायात तृतीकोरण (पीएसए) और चेन्नई (डीपीडब्ल्यू) जैसे अन्य पत्तनों पर परिवर्तित हो रहा है क्योंकि उनके टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार आईजीटीपीएल की तुलना में 54% और 38% सस्ते हैं। इसके अतिरिक्त, दरों में वृद्धि से यातायात के प्रवास में और वृद्धि हो जाएगी। आईजीटीपीएल ने अपने न्यून निष्पादन के वास्तविक कारण का पता नहीं लगाया है। यह आईजीटीपीएल की सेवाओं के विपणन की कमी और उच्च टर्मिनल प्रहस्तन दरें हैं। दावों की वृद्धि द्वारा लागतों का विलयन आईजीटीपीएल के वर्तमान यातायात में कमी ही लाएगा। [सी ओ पी टी और प्रयोक्ता संघों से समीक्षा आवेदन में प्रामर्श किया गया था, उन्होंने लगभग यही विचार व्यक्त किये हैं।]

### विश्लेषण

2.1. आईजीटीपीएल का प्रशुल्क पिछली बार इस प्राधिकरण द्वारा अगस्त 2009 में 5 अगस्त, 2009 के आदेश के द्वारा अनुमोदित किया गया था। जैसाकि 17 सितंबर, 2016 के सकारण आदेश के पैरा 10 (iii)(II) में अभिलेखबद्ध है कि लागत जमा पद्धति के अंतर्गत लागत विवरण मौजूदा प्रशुल्क स्तर औसत 57.85% का औसत घाटा दर्शाता है अर्थात् वर्ष 2010 से 2012 तक की प्रशुल्क अवधि के लिए और 2013 से 2015 की अगली प्रशुल्क अवधि के लिए पहली अवधि के बड़े हुए प्रशुल्क में 29.56% तक की कमी की जानी है। यह दर्शाता है कि प्रशुल्क मूवमेंट में अत्यधिक उतार-चढ़ाव होगा। एक ही अवधि में प्रशुल्क में अत्यधिक वृद्धि के प्रभाव को कम करने के लिए विश्लेषण किया गया और आईजीटीपीएल के लिए प्रशुल्क का निर्धारण 3.48% वार्षिक प्रशुल्क वृद्धि की अनुमति दी गई न कि एक ही बार में अत्यधिक वृद्धि कर।

2.2. जहाँ तक आईजीटीपीएल से पीएसए एसआईसीएल का यातायात परिवर्तन की सूचना का संबंध है, तृतीकोरण में वी.ओ. चिदम्बरवार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) प्रचालित कंटेनर टर्मिनल और चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) पर डीपी वर्ल्ड प्रचालित कंटेनर टर्मिनल, वीओसीपीटी और सीएचपीटी टर्मिनलों के बाजार और पृष्ठप्रदेश की तुलना में काफी छोटा है।

आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत वर्ष 2014, 2015 और 2016 के यातायात के आंकड़ों से यह देखा जाता है कि कंटेनर यातायात वृद्धि सीएचपीटी और वीओसीपीटी दोनों पर ही घटती प्रवृत्ति की रही है। यातायात वृद्धि जो वर्ष 2014 में 3.86% थी वह वर्ष 2016 में सीएचपीटी में घटकर (-) 1.21% रह गई और वीओसीपीटी में जो वृद्धि 2014 में 10.52% थी वह वर्ष 2016 में घट कर 6.70% रह गई। आईजीपीटीएल में कंटेनर प्रमात्रा वृद्धि वर्ष 2014 में 5.43% से बढ़कर वर्ष 2016 में 22.60% हो गया।

2.3. जहाँ तक आईजीपीटीएल द्वारा विपणन प्रयासों की कमी का प्रश्न है, आईजीपीटीएल ने स्पष्ट किया है कि यह पोतांतरण कंटेनरों और अतिआयामी कंटेनरों (ओडीसी) को छूट दे रहा है। आईजीटीपीएल का यह मत है कि यद्यपि सीएसए और सीसीएचए (स्टीमर एजेंट्स) उन शिपिंग लाइनों का प्रतिनिधित्व करते हैं जो वास्तव में कंटेनरों को मूव कराते हैं, आईजीपीटीएल में प्रमात्रा वृद्धि के लिए वे भी उत्तरदायी है।

2.4. जैसाकि 17 सितंबर, 2016 के सकारण प्रशुल्क आदेश के पैरा 10(xv) में अभिलेखबद्ध है, जिसमें आईजीपीटीएल ने प्रशुल्क में वास्तविक वृद्धि का प्रस्ताव किया था, सीओपीटी ने आरम्भ में प्रशुल्क में 30% घटौती का अनुरोध किया था, परन्तु बाद में आईजीपीटीएल के प्रशुल्क में यथा-स्थिति बनाये रखने का अनुरोध किया। प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 में प्रशुल्क निर्धारण में लागत जमा पद्धति की संकल्पना की गई है। आईजीपीटीएल के प्रशुल्क उक्त प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अनुसार नियत किये गए हैं। प्रशुल्क में वृद्धि की मंजूरी अथवा प्रशुल्क में घटौती प्रभावी करना पत्तन प्रचालक की आकलित वित्तीय और लागत स्थिति के अनुसार किया जाता है। सीओपीटी प्रशुल्क नियतन के लागत जमा मॉडल के बारे में जानकारी रखता है। चूंकि

आकलित वित्तीय और लागत स्थिति प्रशुल्क में वृद्धि की मांग करती थी, आईजीपीटीएल को प्रशुल्क वृद्धि दी गई। जब तक प्रचालक स्वेच्छा से संतुलित प्रशुल्क वृद्धि के लिए विकल्प नहीं देता, इस प्राधिकरण के पास स्वतः प्रशुल्क में वृद्धि को मना करना अथवा यथा-स्थिति बनाये रखने का कोई औचित्य नहीं है।

2.5. बहरहाल, सीएसएए और सीसीएचएए अथवा सीओपीटी अथवा प्रयोक्ता जिनसे समीक्षा आवेदन के दौरान परामर्श किया गया, किसी ने भी 14 अक्टूबर, 2016 को अधिसूचित दरमानों में किसी अशुद्धि का उल्लेख नहीं किया है और इसलिए, दरमानों की समीक्षा का कोई आधार नहीं बनता।

### 3. सीएसएए और सीसीएचएए द्वारा उठाया गया मुद्दा

आईजीटीपीएल पोतांतरण व्यापार में कुछ भी प्राप्त नहीं कर सकता है जो संपूर्णतः आईजीटीपीएल का उत्तरदायित्व है। आईजीटीपीएल ने 25% के अनुमानित के प्रति 2% मात्रा ही प्राप्त की है।

#### विश्लेषण:

जहां तक सीएसएए और सीसीएचएए द्वारा उठाये गए मुद्दे का प्रश्न है, कि आईजीटीपीएल ने 25% प्रक्षेपण के प्रति 2% पोतांतरण प्रमात्रा प्राप्त की है, उन्हें दिसम्बर, 2009 से 17 फरवरी, 2011 की सम्पूर्ण वास्तविक कंटेनर प्रमात्रा (सहित) पोतांतरण (कंटेनर) की वास्तविक प्रमात्रा और 18 फरवरी, 2011 से 31 दिसम्बर, 2015 की अवधि के लिए आईसीटीटी पर अपने प्रचालनों के बीच अंतर को नोट करने की सलाह दी जाती है और यह कि 5 अगस्त, 2009 के प्रशुल्क आदेश में, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.13 का अनुसरण करते हुए, प्रशुल्क नियत करते समय विश्वास में लिये गए आकलनों के संदर्भ से व्यापक विश्लेषण किया गया था। सीएसएए और सीसीएचएए को सकारण आदेश के पैरा 10 (iii) (I) से 10 (iii) (II) को देखने की सलाह दी जाती है।

### 4. सीएसएए और सीसीएचएए द्वारा उठाया गया मुद्दा

आईजीटीपीएल ने व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों का प्रकटन नहीं किया है जो निम्न आरओसीई का पात्र होता है, इस प्रकार व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों पर उच्च आरओसीई का दावा कर रहा है। 5.72% से ऊपर आरओसीई के द्वारा आईजीटीपीएल की कोई प्रतिपूर्ति व्यापार से नहीं निकाली जाए अपितु सरकार द्वारा किसी द्विपक्षीय करार के अनुसार अपनी स्वयं की निधियों से निपटायी जाए।

#### विश्लेषण:

4.1. प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 का खंड 2.9.7 अनुबद्ध करता है कि व्यवसाय संबद्ध परिसंपत्तियों/सुविधाओं (जैसे पत्तन कर्मचारियों के लिए क्वार्टर/स्कूल/अस्पताल) जिनका व्यवसाय में प्रत्यक्षतः प्रयोग नहीं किया जा सकता, परन्तु जिनका सृजन व्यवसाय की सहायता के लिए किया गया है, की लागत पर आय की अनुमति जोखिम मुक्त दर पर दी जाएगी। ऐसी परिसंपत्तियों पर परिवर्तनीय और नियत प्रचालन व्यय पर प्रशुल्क के प्रयोजनार्थ यथा स्वीकार्य लागत के रूप में विचार किया जाएगा।

4.2. आईजीटीपीएल ने सीएसएए और सीसीएचएए द्वारा दायर समीक्षा आवेदन के संबंध में कार्यवाही के दौरान सुस्पष्ट बताया है कि उनके पास व्यापार संबंधित परिसंपत्तियों की श्रेणी में कोई परिसंपत्ति नहीं है। ऐसा है तो जोखिम मुक्त दर पर निम्न आरओसीई की अनुमति देने का प्रश्न ही नहीं उठता। वास्तव में, बीओटी प्रचालकों के प्रशुल्क मामलों में अभी तक ऐसा कोई निर्णय नहीं लिया गया है जहाँ, उनके व्यापार संबंधी परिसंपत्ति का प्रश्न उठा हो। यह केवल महापत्तन न्यासों के मामलों से संबंधित है।

4.3. आरओसीई के 5.72% का आधार औद्योगिक मानदंड है और डीपीडब्ल्यू का वैश्विक निष्पादन 5.72% है। प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 का खंड 2.9.1 अनुबद्ध करता है कि निजी टर्मिनल प्रचालक को लगायी गई पूंजी पर आय की अनुमति पूंजीगत परिसंपत्ति मूल्य निर्धारण मॉडल (सीएपीएम) के अनुसार नियत की जायेगी। जैसाकि प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.9.2 में अनुबद्ध है, वर्ष 2016-17 में निर्णित किये जाने वाले प्रशुल्क मामलों में अनुमत किये जाने वाले आरओसीई की समीक्षा इस प्राधिकरण द्वारा की गई थी और इस प्राधिकरण ने प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अंतर्गत शासित बीओटी प्रचालकों के लिए 16% आरओसीई की घोषणा की गई थी। 16% आरओसीई का दावा करने का आईजीटीपीएल का प्रस्ताव प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अनुरूप है। सीएसएए और सीसीएचएए का विवाद कि सरकार द्वारा निपटारा गया 5.72% से अधिक का आरओसीई सरकार द्वारा ही किया जाना चाहिए प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अनुरूप नहीं है।

### 5. सीएसएए और सीसीएचएए द्वारा उठाया गया मुद्दा

प्राधिकरण ने आईजीटीपीएल प्रशुल्क नीति दिशा-निर्देश 2005 के अंतर्गत दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए दायर प्रस्ताव को अकारण आदेश द्वारा निपटा दिया और वर्तमान दरों पर 4.5% की प्रशुल्क वृद्धि अनुमत कर दी। प्राधिकरण ने दोषपूर्ण आदेश पारित करते समय यह कारण बताने में असफल रहा है कि प्रशुल्क के संशोधन की अनुमति क्यों दी गई और सीओपीटी और अन्य याचिकाकर्ताओं की आपत्तियों पर विचार क्यों नहीं किया गया। अपेक्षित आदेश में

याचिकाकर्ताओं और सीओपीटी तथा अन्य संबंधित संघों सहित विभिन्न पक्षों द्वारा प्रकट की गई चिंताओं का और आईजीटीपीएल द्वारा दी गई टिप्पणियों का उल्लेख मात्र है। प्राधिकरण उचित कारण बताने में असफल रहा है कि याचिकाकर्ताओं और सीओपीटी तथा अन्य संघों की अपेक्षा आईजीटीपीएल की राय को प्राथमिकता क्यों दी गई।

#### विश्लेषण:

5.1. सीएसए और सीसीएचए द्वारा इस प्राधिकरण के समक्ष दायर समीक्षा आवेदन दिनांक 17 नवम्बर, 2016 का है। कथित समीक्षा आवेदन 14 अक्टूबर, 2016 की अधिसूचना संख्या 380 की समीक्षा के लिए है। 14 अक्टूबर, 2016 की अधिसूचना संख्या 380 आईजीटीपीएल के संशोधित दरमानों से संबंधित ही है। जैसा कि 14 अक्टूबर, 2016 की अधिसूचना संख्या 380 के पैरा 5 में बताया गया है कि इस प्राधिकरण द्वारा पारित सकारण आदेश भारत के राजपत्र में अधिसूचना की प्रक्रिया में है। चूंकि सकारण आदेश की अधिसूचना में कुछ और समय लगने की सम्भावना है, इस प्राधिकरण ने महापत्तन न्यासों और अन्य बीओटी टर्मिनल प्रचालकों के दरमानों के सामान्य संशोधन के विषय में इस प्राधिकरण द्वारा अपनायी गई पद्धति का अनुसरण करते हुए, आईजीटीपीएल के संशोधित दरमानों को अधिसूचित कराने का निर्णय लिया। सकारण आदेश अलग से भारत के राजपत्र में 15 नवम्बर, 2016 के राजपत्र संख्या 408 में अधिसूचित किया गया था। इसलिए, यह नकारा जाता है कि इस प्राधिकरण ने अकारण आदेश पारित किया।

5.2. 15 नवम्बर, 2016 की अधिसूचना संख्या 408 के द्वारा अधिसूचित सकारण आदेश में आईजीटीपीएल के संशोधित दरमानों के अनुमोदन के लिए पैरा संख्या 10(i) से 10(xxvii) तक विस्तार से कारण अभिलेखबद्ध किये हैं। सीओपीटी द्वारा उठायी गई प्रशुल्क वृद्धि पर आपत्ति पर सकारण आदेश के पैरा संख्या 10(xv) में चर्चा की गई है। किसी प्रयोक्ता द्वारा 2016-17 से 2018-19 के लिए आईजीटीपीएल के यातायात आकलन पर आपत्ति पर सकारण आदेश की अधिसूचना के पैरा संख्या 10(xvi) में चर्चा की गई है। सीएसए की आपत्ति कि आरओसीई का निर्धारण औद्योगिक प्रतिमानों के अनुसार किया जाना चाहिए और आईजीटीपीएल को आरओसीई डीपीडब्ल्यू के 5.72% के वैश्विक निष्पादन के आधार पर होना चाहिए पर चर्चा सकारण आदेश की अधिसूचना के पैरा संख्या (xvi) (ख) में की गई है। सीएसए और सीसीएचए को सलाह दी जाती है कि वे 17 सितम्बर, 2016 के पत्र संख्या टीएएमपी/81/2015-आईजीटीपीएल के साथ पहले से भेजी गई सकारण आदेश की अधिसूचना को देखें। 17 सितम्बर, 2016 का आदेश प्राधिकरण की वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध है।

#### 6. सीएसए और सीसीएचए द्वारा उठाया गया मुद्दा

कंटेनर प्रहस्तन प्रभार अन्य सभी पड़ोसी पत्तनों की तुलना में काफी ऊंचे हैं। देश में प्रत्येक महापत्तन में प्रति कंटेनर प्रहस्तन लागत का तुलनात्मक सारांश इस प्रकार है:

(रु में)

क्र.सं.	पत्तन का नाम	प्रति 20' कंटेनर वर्तमान कंटेनर प्रहस्तन प्रभार	आईजीटीपीएल में प्रति 20' कंटेनर प्रहस्तन प्रभार	प्रति 40' कंटेनर वर्तमान कंटेनर प्रहस्तन प्रभार	प्रति 40' कंटेनर कंटेनर प्रहस्तन प्रभार
1.	जीटीआईपीएल, मुंबई	3551.00	6637.00	5384.00	9955.00
2.	जेएनपीटी, मुंबई	3935.00	6637.00	5960.00	9955.00
3.	एनएसआईसीटी, मुंबई	3706.25	6637.00	5616.87	9955.00
4.	सीआईटीपीएल, चेन्नई	3785.11	6637.00	5621.95	9955.00
5.	सीसीटीपीएल, चेन्नई	3785.11	6637.00	5621.95	9955.00
6.	पीएसए सिकल टर्मिनल तूतीकोरन	3220.24	6637.00	4557.00	9955.00
7.	डीवीजीटीपीएल, तूतीकोरन	3157.24	6637.00	4735.56	9955.00
8.	वीसीटीपीएल, विजाग	4222.00	6637.00	6334.00	9955.00
9.	केओपीटी	4287.00	6637.00	6431.00	9955.00

आईजीटीपीएल पर टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार निम्नवत् है:

	20डीवी वास्तविक	40डीवी वास्तविक	20रेफ वास्तविक	40एचसीआर वास्तविक
ट्रिप-पूर्व प्रभार			950.00	1300.00
निगरानी प्रभार			7930.00	11928.00
घाट शुल्क	883.83	1325.73	883.83	1325.73
सीवाई" पर लिफ्ट ऑफ	848.49	1272.73	848.49	1272.73
सीवाई" पर लिफ्ट ऑन	848.49	1272.73	848.49	1272.73
एचके को दुलाई	397.71	596.59	397.71	596.59
जेन्ट्री	3658.20	5487.00	3658.20	5487.00
कुल योग	6637.00	9955.00	15516.00	23183.00

इस स्थिति में प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश के प्रवर्तन से पत्तन पर टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों में और वृद्धि करेगा जिससे व्यापार का केरल से अन्य राज्यों को और परिवर्तन हो जाएगा।

#### विश्लेषण:

6.1. पहली सारणी में आईजीटीपीएल में और अन्य महापत्तनों में 20' कंटेनर के लिए वर्तमान कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों की तुलना दी गई है। उक्त सारणी में अन्य टर्मिनलों पर 40' कंटेनर के कंटेनर प्रहस्तन प्रभार भी दिये गए हैं। चूंकि 40' कंटेनर के लिए कंटेनर प्रहस्तन प्रभार 20' कंटेनर के प्रहस्तन प्रभारों के 1.5 गुणा पर व्युत्पन्न है। विश्लेषण 20' कंटेनर के प्रहस्तन प्रभारों की तुलना तक सीमित है।

6.2. जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी), चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) और वी.ओ.चिंदबरनार पत्तन न्यास पीएसए एसआईसीएल टर्मिनल के कंटेनर टर्मिनल का प्रशुल्क 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में अनुबद्ध प्रक्रिया के अनुसार नियोजित पूंजी पर लागत जमा आय के आधार पर नियत किया जाता है। लागत जमा पद्धति का अनुपालन करने में प्रशुल्क का निर्धारण टर्मिनल में किया गया पूंजी निवेश, टर्मिनल की क्षमता, टर्मिनल की प्रचालन लागत, वहां पर उपरिव्यय और नियोजित पूंजी पर 16% आय को हिसाब में लिया जाता है। इसलिए, प्रशुल्क नियतन के लिए लागत जमा पद्धति से पत्तनों में दरों की भिन्नता आ जाती है।

6.3. यह प्राधिकरण सभी महापत्तन न्यासों और वहां पर निजी टर्मिनलों के प्रशुल्क नियतन के लिए एक समान प्रक्रिया अपनाता है। जबकि प्रशुल्क नियतन की संकल्पनाएं, सिद्धांत और पद्धति समान हो सकती हैं, परिणामी प्रशुल्क सभी महापत्तनों में समान नहीं हो सकता क्योंकि प्रचालन प्रक्रिया, यातायात की मात्रा, लागत ढांचा, नियोजित पूंजी के आदेश और समय में भिन्नता होती है। चेन्नई पत्तन न्यास और वी.ओ. चिंदबरनार पत्तन न्यास के प्रचालकों और जेएनपीटी के टर्मिनलों ने कोचीन में किये गए निवेश से काफी पहले निवेश किये थे। इस कारण चेन्नई, तूतिकोरण और जेएनपीटी में आईजीटीपीएल की दरों की तुलना में कम लागत और कम प्रशुल्क का होना है।

6.4. समीक्षा आवेदन में दी गई दूसरी सारणी में दिखाये गये प्रभार आईजीटीपीएल पर उगाहे गये सूचित किये गये हैं। यह आईजीटीपीएल पर उगाहे गये 6637 रु के आकड़ों का ब्योरा मात्र है।

#### 7. सीएसए और सीसीएचए द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में उठाया गया मुद्दा

दोषपूर्ण आदेश पारित करते समय, प्राधिकरण आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत निर्धारण की सतयता की क्रास जांच करने में असफल रहा है। आईजीटीपीएल द्वारा किए गए निर्धारण को चुनौती देने के 22 जनवरी, 2016 के प्रत्युत्तर में सीएसए द्वारा उठाई गई विशिष्ट आपत्ति पर आदेश पारित करते समय प्राधिकरण द्वारा विचार नहीं किया गया।

सीएसए द्वारा अपने 22 जनवरी, 2016 के पत्र में किए गए निर्धारण का सारांश इस प्रकार है:

- (क). 2010 से 2015 की अवधि के दौरान प्रशुल्क निर्धारण के लिए 2009 में सुविचारित अनुमान के 31% के आस-पास ही वास्तविक है। आईजीटीपीएल ने अपने यातायात संशोधन प्रस्ताव में न्यून निष्पादन के कारण का पता नहीं लगाया है।
- (ख). 2010 से 2015 की अवधि के लिए वास्तविक पोतांतरण यातायात अनुमानित 25% के प्रति 2% से 8% के बीच है। यदि पोतांतरण यातायात की 25% मात्रा प्राप्त कर ली गई होती, तो राजस्व कहीं अधिक होता।
- (ग). अप्रैल से दिसंबर, 2015 की अवधि के लिए आईजीटीपीएल द्वारा संपूर्ण वर्ष के लिए 73,681 लाख रु. की नियोजित पूंजी का 16% आरओसीई लेकर परिकलित 11,788.96 लाख रु. है जबकि यह 9 महीने की अवधि में 8841.72 लाख रु. हुआ होगा। परिणामस्वरूप, 2947.27 लाख रु. के घाटे का ओवर स्टेटमेंट है। यह परिकलन की कोई अशुद्धि है।
- (घ). दिसंबर, 2009 से दिसंबर, 2015 की अवधि में 240.80 करोड़ रु. का कुल घाटे को व्यय के रूप में बांट दिया गया है जिसे प्रशुल्क में वृद्धि के द्वारा भविष्य में व्यापार से वसूल किया जाएगा। अब इस घाटे की व्यापार से वसूली की मांग की जाएगी जो कि पूर्णतः एक भिन्न घटक है जो अनुचित और अवैध है।
- (ङ.). डीपी वर्ल्ड के सार्वजनिक डोमेन से प्राप्त डाटा के अनुसार, आईजीटीपीएल को आरओसीई परिसंपत्तियों पर प्रतिफल के औसत अनुपात के मध्य तक सीमित (4.56%) और नियोजित पूंजी पर प्रतिफल (6.87%) जो 5.72% है  $[(4.56\% + 6.87\%)/2 = 5.72\%]$ ।

#### विश्लेषण

7.1. ऊपर (क) के संदर्भ में, यह बताया जाता है कि, जैसा सकारण आदेश के पैरा संख्या 10 (iii) (ख) (i) में अभिलेखबद्ध है, आईजीटीपीएल द्वारा दिये गए राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल (आरजीसीटी) के आकलन नवम्बर, 2009 तक के है चूंकि

आईजीटीपीएल ने जनवरी, 2009 से इंटरनेशनल कंटेनर ट्रांसशिपमेंट टर्मिनल (आईसीटीटी) को प्रवास करना था। परन्तु आईजीटीपीएल आरजीसीटी से आईसीटीटी को 17 फरवरी, 2011 को ही प्रवास कर पाया। इसलिए, वर्ष 2010 का कोई आकलन उपलब्ध नहीं हो पाया।

7.2. जैसा 18 फरवरी, 2011 से 31 दिसम्बर, 2015 तक की अवधि के लिए आईजीटीपीएल द्वारा (आईसीटीटी पर) वास्तविक के साथ-साथ आकलनों की तुलना से संबंधित सकारण आदेश के पैरा संख्या 10 X (ii) उक्त अवधि के लिए कंटेनर यातायात का वास्तविक 17,20,089 टीईयूएस था जो उसी अवधि के आकलनों की तुलना में (-) 53.35% का परिवर्तन पाया गया। अतः उक्त अवधि में यातायात की वास्तविक प्राप्ति 31% आस-पास नहीं है जैसाकि सीएसएए और सीसीएचएए द्वारा बताया गया है। प्रक्षेपण को प्राप्त न करने में योगदान करने वाले कारक, जैसा आईजीटीपीएल ने उसके प्रस्ताव के संबंध में कार्यवाही के दौरान स्पष्ट किया, हितधारकों की टिप्पणियों और उन पर आईजीटीपीएल के उत्तर के सारांश में रखे गये हैं। उसकी एक प्रति प्राधिकरण के 18 नवम्बर, 2016 के समसंख्यक पत्र के साथ सीएसएए और सीसीएचएए को भेजी गई है। प्रक्षेपणों को प्राप्त कर पाने में सहायक कारकों का जैसा सारांश में अभिलेखबद्ध है, नीचे पुनर्उद्धृत है, जैसा आईजीटीपीएल द्वारा संगत समय में दिया गया है:

*“ अनुमान वैश्विक आर्थिक और बाजार की परिस्थितियों, सरकार की नीतियों आदि के आधार पर तैयार किये जाते हैं। इनमें से अधिकतर कारक परिवर्तनीय और व्यक्तिगत नियंत्रण से इतर हैं। इसके अतिरिक्त, 2008 में शिपिंग उद्योग के अधोमुखी होने के कारण मात्रा में गिरावट आई। 2011 से 2015 की अवधि के दौरान अखिल भारतीय कंटेनर वृद्धि 7% थी और दक्षिण भारत कंटेनर वृद्धि औसतन 5% है।”*

*13.5 का ड्राफ्ट दिसम्बर, 2012 में उपलब्ध कराया गया (यानी टर्मिनल सेवाएं आरम्भ होने से लगभग 2 वर्ष पश्चात) और 14.5 का ड्राफ्ट अप्रैल, 2013 में उपलब्ध कराया गया। अनुसूचित व्यापार शिथिलताएं दिसम्बर 2012 में उपलब्ध करायी गईं, लेकिन सीमा शुल्क प्रक्रियाओं की स्पष्टता संबंधी जानकारी काफी बाद में दी गई। व्यापार का पूरा प्राप्त न हो पाना कोलम्बो में क्षमता वृद्धि, उच्च पोत संबंधी प्रभावों (वीआरसी) के कारण घटिया फीडर कनेक्टिविटी, दक्षिण भारतीय बाजार में 0% से 8%, की धीमी वृद्धि, सीमा जांच चौकी के मार्गावरोध, सीएसएए की अनुपलब्धता और आईजीटीपीएल के नियंत्रण से बाहर के अन्य लागत कारक हैं परन्तु ये पोत वणिकों/परेपितियों को यह निर्णय लेने को प्रभावित करता है कि किस पत्तन का प्रयोग किया जाये। दिये गए मूल प्रक्षेपण अनेकों कारकों पर आधारित अनुमान हैं जैसा ऊपर बताया गया है। इनमें से किसी का भी विलम्ब/अभाव आकलित व्यापार प्राप्त करने पर प्रभाव डाल सकता है।”* इसलिए यह कहना सही नहीं है कि आईजीटीपीएल ने अपने प्रशुल्क समीक्षा प्रस्ताव में न्यून निष्पादन के कारणों का पता नहीं लगाया है।

7.3. जहां तक सीएसएए और सीसीएचएए द्वारा उठाये गए मुद्दे का प्रश्न है, कि आईजीटीपीएल ने 25% प्रक्षेपण के प्रति 2% पोतांतरण प्रमात्रा प्राप्त की है, उन्हें दिसम्बर, 2009 से 17 फरवरी, 2011 की सम्पूर्ण वास्तविक कंटेनर प्रमात्रा (सहित) पोतांतरण (कंटेनर) की वास्तविक प्रमात्रा और 18 फरवरी, 2011 से 31 दिसम्बर, 2015 की अवधि के लिए आईसीटीटी पर अपने प्रचालनों के बीच अंतर को नोट करने की सलाह दी जाती है और यह कि 5 अगस्त, 2009 के प्रशुल्क आदेश में, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.13 का अनुसरण करते हुए, प्रशुल्क नियत करते समय विश्वास में लिये गए आकलनों के संदर्भ से व्यापक विश्लेषण किया गया था। सीएसएए और सीसीएचएए को सकारण आदेश के पैरा 10 (iii) (I) से 10 (iii) (II) को देखने की सलाह दी जाती है।

7.4. जहां तक ऊपर मुद्दा (ग) का संबंध है सीएसएए और सीसीएचएए द्वारा बतायी गई अशुद्धि को आईजीटीपीएल ने स्वीकार किया है जैसाकि टिप्पणियों के सारांश में अभिलेखबद्ध है। लेकिन सीएसएए और सीसीएचएए द्वारा निवल स्थायी परिसम्पत्तियों और घाटे को दर्शाया गया डाटा आईजीटीपीएल द्वारा 16 दिसम्बर, 2015 को दायर मूल प्रस्ताव से संदर्भ रखता है जिस पर प्रशुल्क समीक्षा में विचार नहीं किया गया। आईजीटीपीएल की प्रशुल्क समीक्षा आईजीटीपीएल द्वारा 30 जून, 2016 के संशोधित प्रस्ताव पर आधारित थी। जैसाकि सकारण आदेश के पैरा संख्या 10(viii) में अभिलेखबद्ध है वित्तीय वर्ष 2015-16 के (दिसम्बर, 2015 तक) की निवल स्थायी परिसम्पत्तियां 71315.78 लाख रुपये सुविचारित की गई हैं जैसाकि उक्त वर्ष के अंतरिम लेखाओं में सूचित की गई हैं।

7.5. जहां तक (घ) का संबंध है, सीएसएए और सीसीएचएए द्वारा उल्लिखित दिसम्बर, 2015 की अवधि के लिए कुल ₹240.80 करोड़ रु. का घाटा आईजीटीपीएल द्वारा 16 दिसम्बर, 2015 के मूल प्रस्ताव के हवाले से है जिस पर प्रशुल्क संशोधन में विचार नहीं किया गया है।

30 जून, 2016 के संशोधित प्रस्ताव पर विचार करने पर राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल (आईजीसीटीटी) पर उसके प्रचालनों के कल दिसम्बर, 2009 से 17 फरवरी, 2011 की अवधि का 16% ग्राह्य आरओसीई के अतिरिक्त ₹929.74 लाख रु. का अतिरिक्त निवल अतिरिक्त निर्धारित किया गया था, जैसाकि सकारण आदेश के पैरा संख्या 10(ख)(ii)(ख) में अभिलेखबद्ध है। 18 फरवरी 2011 से 31 दिसम्बर, 2015 की अवधि के लिए आईसीटीटी पर प्रचालनों के लिए 16% की अनुज्ञेय आय और ग्राह्य लागत के पश्चात निवल घाटा ₹42,565.48 लाख रु. निर्धारित किया गया था जैसा सकारण आदेश के पैरा संख्या 10(xii)(ख) में अभिलेखबद्ध है।

प्रशुल्क दिशानिर्देश के खंड 2.3 के अनुसार, यदि पूर्व के प्रशुल्क चक्र की वास्तविक और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा में 20% से अधिक अथवा कम परिवर्तन देखा जाता है तो तो ऐसे उपाजित लाभ/हानि का 50% आगामी प्रशुल्क चक्र में समंजित करना होगा। पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा संसूचित महान्यायवादी के मत के अनुसार वास्तविक और वित्तीय प्रतिमानों दोनों में ही

परिवर्तन को खंड 2.13 के प्रयोजन के हिसाब से लिया जाना चाहिए। इसके अतिरिक्त, वास्तविक और वित्तीय प्रतिमानों के परिवर्तन के मामले में, 20% अतिरिक्त को प्रचालक द्वारा धारित करने की अनुमति होगी। शेष 80% अतिरिक्त को प्रचालक और प्रयोक्ता द्वारा समान रूप से साझा किया जाना चाहिए। संक्षेप में 60% अतिरिक्त अतिरिक्त प्रचालक के पास रखने की अनुमति होगी और 40% अतिरिक्त को आगामी प्रशुल्क में समंजन के लिए प्रयोक्ताओं के हिस्से में जायेगा।

यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि खंड 2.13 में अनुबद्ध उपबंध 20% +/(-) के सकारात्मक/नकारात्मक परिवर्तन को संदर्भित करता है। वर्तमान मामले में, आईसीटीटी प्रचालकों के पूर्वावाधि घाटे का आगामी प्रशुल्क चक्र में समायोजन का मामला है। तदनुसार, ₹ 42,565.48 लाख के कुल निवल घाटे का 40% अर्थात् ₹ 17,026.19 लाख को आईसीटीटी के भावी प्रशुल्क में समंजन के लिए विचार का था। ₹ 929.74 लाख के अतिरिक्त अतिरिक्त को अगस्त 2009 के प्रशुल्क आदेश में ₹ 282 लाख के अतिरिक्त अतिरिक्त को समंजित करने के पश्चात नियत प्रशुल्क में सैट-ऑफ करना था। संक्षेप में, भारत के महान्यायवादी के मत के साथ पठित खंड 2.13 के अनुसार दिसम्बर, 2015 की अवधि के लिए घाटे का 60% आईजीटीपीएल द्वारा/वहन करना होगा और घाटे का 40% प्रयोक्ताओं द्वारा।

जहां तक आर आरओसीई को 5.72%, तक सीमित करने के बारे में सीएसएए और सीसीएचएए के मुद्दा (ड.) का संबंध है, इस पर पहले ही विस्तार से स्पष्ट कर दिया गया है, यहां दोबारा दोहराने की जरूरत नहीं है।

## 8. समीक्षा आवेदन में सीएसएए और सीसीएचएए द्वारा उठाया गया मुद्दा

कोचीन पत्तन का यह सुविचारित मत है कि आईसीटीटी की प्रमात्रा के गैर-वसूली के क्रांतिक कारणों में से एक आईजीटीपीएल द्वारा अत्यधिक टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार (टीएचसी) उगाहना है। जब दूसरे प्रतिवादी/कोचीन पत्तन न्यास ने स्वयं लाइसेंस प्रदात ने दावा किया है कि आईसीटीटी पर प्रमात्रा की गैर-वसूली उच्च टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों के कारण है तो मुद्दे का समाधान किए बिना टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों में और वृद्धि करना मनमानापन है और इससे कोचीन में एक्जिम व्यापार पर प्रत्यक्ष प्रभाव पड़ेगा।

8.1. आईजीटीपीएल के प्रशुल्क संशोधन से संबंधित कार्यवाही के दौरान, सीओपीटी की उक्त राय से आईजीटीपीएल सहमत नहीं था, जैसाकि हितधारकों की टिप्पणियों के सारांश में दिया गया है। उक्त मामले में, आईजीटीपीएल के प्रशुल्क की समीक्षा की कार्यवाही के दौरान हमें दिये गए उत्तर को नीचे पुनः उद्धृत किया जाता है:

2011-12 से 2014-15 की अवधि के लिए समग्र वृद्धि आईसीटीटी के लिए 15% थी जबकि दक्षिण भारतीय बाजार में 11% की वृद्धि हुई थी। कोचीन में टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार (टीएचसी) प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमानों में निर्धारण के अनुसार हैं। चेन्नई और तूतिकोरण के उल्लिखित टीएचसी पूर्णतः सही नहीं हैं, लेकिन कोचीन में टीएचसी चेन्नई और तूतिकोरण से अधिक हैं। आईसीटीटी की धीमी वृद्धि के अधिकतर कारक प्रत्यक्षतः सीओपीटी पर आरोप्य है क्योंकि वह अपने बहुत से संविदात्मक दायित्वों को समय पर पूरा करने में असफल रहा और जिसके लिए संबंधित पक्ष मध्यस्थता में है। यह भी नोट किया जाये कि शिपिंग लाइनों द्वारा इस टीएचसी का वास्तविक प्रभार काफी ऊंचा है। यह भी नोट किया जाए कि 13.5 का ड्राफ्ट दिसम्बर, 2012 में उपलब्ध कराया गया (यानी टर्मिनल सेवाएं आरम्भ होने से लगभग 2 वर्ष पश्चात) और 14.5 का ड्राफ्ट अप्रैल, 2013 में उपलब्ध कराया गया। अनुत्तट व्यापार शिथिलताएं दिसम्बर 2012 में उपलब्ध करायी गईं, लेकिन सीमा शुल्क प्रक्रियाओं की स्पष्टता संबंधी जानकारी काफी बाद में दी गई। व्यापार का पुरा प्राप्त न हो पाना कोलम्बो में दक्षता वृद्धि, उच्च पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) के कारण घटिया फीडर कनेक्टिविटी।

8.2. आईजीटीपीएल ने व्यापार प्राप्त न होने को गैर-प्रशुल्क मुद्दों को आरोपित किया है। प्रशुल्क वृद्धि प्रचालक की आकलित वित्तीय/लागत स्थिति पर निर्भर करती है। इसके अतिरिक्त, इस प्राधिकरण द्वारा नियत प्रशुल्क अधिकतम स्तर का होता है और आईजीटीपीएल वाणिज्यिक दायित्वों के आधार पर निम्न प्रशुल्क की उगाही करने को स्वतंत्र है। वास्तव में, आईजीटीपीएल ने दावा किया है कि व्यापार को आकर्षित करने के लिए छूट, विस्तारित निःशुल्क दिवस, और अतिरिक्त भंडार अवधि प्रदान कर रहा है जिससे एक्जिम व्यापार को राहत मिलेगी।

## II. सीएसएए और सीसीएचएए द्वारा 6 जनवरी, 2017 के अपने पत्र के द्वारा उठाये गए अतिरिक्त मुद्दे और उन पर हमारा विश्लेषण:

### 1. सीएसएए और सीसीएचएए द्वारा उठाया गया मुद्दा

क्या आईजीटीपीएल दरों को और बढ़ाना उचित समझता है जबकि वे आईजीटीपीएल के माध्यम से व्यापार की अनुमानित मात्रा प्राप्त करने में लगातार असफल रहा है और जबकि अवसंरचना में और विस्तार की जरूरत भी नहीं है, जैसा उनके द्वारा दावा किया गया है?

### विश्लेषण

1.1. आईजीटीपीएल के प्रशुल्कों का विनियमन प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 द्वारा शासित है। प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 प्रशुल्क निर्धारण के लिए 2005 दिशानिर्देशों द्वारा शासित प्रचालकों के प्रशुल्क नियतन नियोजित पूंजी पर लागत जमा आय पद्धति निर्धारित करते हैं। लागत+जमा पद्धति में, प्रशुल्क में वृद्धि अथवा प्रशुल्क में घटौती प्रचालक की वित्तीय/लागत स्थिति



पर निर्भर करती है। यदि वित्तीय/लागत स्थिति ग्राह्य लागत और अनुमत आय के पश्चात घाटा दर्शाती है तो प्रशुल्क में वृद्धि अपरिहार्य है। इसी प्रकार वित्तीय/लागत स्थिति ग्राह्य लागत और अनुमत आय के पश्चात अतिरिक्त दर्शाती है तो प्रशुल्क को उस हद तक घटा दिया जाता है।

1.2. प्रक्षेपित यातायात की प्राप्ति में असफलता के कारण से होने वाले घाटे का मूल्यांकन किया गया और प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.13 के अनुसरण में आगामी प्रशुल्क चक्र में उपयुक्त समायोजन के लिए कॉलमबद्ध किया गया। जैसा पैरा संख्या 10 (xiii) (घ), में अभिलेखबद्ध है, भारत के महान्यायवादी की राय के साथ पठित प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.13 के अनुसार 18 फरवरी, 2011 से 31 दिसम्बर, 2015 की अवधि के ' 42565.48 लाख रु. का मात्र 40% आगामी चक्र के प्रशुल्क निर्धारण के लिए सुविचारित किया गया और ' 42565.48 लाख रु. का शेष 60% आईजीटीपीएल वहन किया जाना था।

चाहे वहां अवसंरचना में कोई और संवर्धन न भी हो, वर्तमान अवसंरचना पर निवेश के मूल्यहासित मूल्य पर नियोजित मूल्य का 16% प्रतिफल देना ही है।

## 2. सीएसए और सीसीएचए द्वारा उठाया गया मुद्दा

आईजीटीपीएल अपनी स्थापना से लेकर अब तक और 5 अगस्त, 2009 के आदेश संख्या टीएमपी/25/2008-आईजीटीपीएल के द्वारा प्राधिकरण से प्राप्त आदेश के आधार पर अवैध लाभ बना रहा है। उस आदेश को पारित करते समय, माननीय प्राधिकरण ने 31 दिसंबर, 2015 तक प्रत्येक वर्ष, आईजीटीपीएल द्वारा प्रदान किये गए व्यापार के अनुमान के आधार पर 3.45 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि का निर्णय भी लिया था। आईजीटीपीएल द्वारा दिया गया कथित व्यापार अनुमान निम्नवत् हैं:-

(टीईयू में)

2010	2011	2012	2013	2014	2015
4,78,000	5,88,000	6,84,456	7,52,902	8,28,192	9,11,011

## विश्लेषण

2.1. आईजीटीपीएल के प्रशुल्क 5 अगस्त 2009 के आदेश संख्या टीएमपी /25/2008-आईजीटीपीएल के द्वारा इस प्राधिकरण को नीतिपरक निर्देश के रूप में महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अंतर्गत सरकार द्वारा जारी प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 का अनुपालन करते हुए नियत किये गए थे। 5 अगस्त, 2009 के आदेश के द्वारा प्रत्येक वर्ष 3.48% की मंजूर की गई प्रशुल्क वृद्धि इस समय प्रक्षेपित यातायात और लागतों के आधार पर की गई थी। 5 अगस्त, 2009 का आदेश सीएसए, सीसीएचए और सीओपीटी सहित सभी संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों के साथ परामर्श करके आईजीटीपीएल के प्रस्ताव के आधार पर पारित किया गया था। आईसीटीटी पर आईजीटीपीएल के प्रचालन की तारीख से प्रशुल्क में 3.48% की वार्षिक वृद्धि के बावजूद आईजीटीपीएल ने ' 42565.48 लाख रु. की हानि दर्ज की है जैसा इस पूर्ववर्ती पैरा संख्या में बताया गया है। अतः याचिका कर्ताओं का विवाद कि आईजीटीपीएल लाभ उठा रहा है ठीक नहीं है। इसके अतिरिक्त, जैसा सकारण आदेश के पैरा संख्या 10 (xiii) (छ) में अभिलेखबद्ध है, दिसम्बर, 2009 से 17 फरवरी, 2011 की अवधि का राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल (आरजीसीटी) पर अपने प्रचालनों के लिए ग्राह्य लागतों और अनुमत प्रतिफल के पश्चात ' 929.74 लाख रु. का पूरा अतिरिक्त अतिरिक्त 2016-17 से 2018-19 की अवधि के अगले प्रशुल्क चक्र के प्रशुल्क नियत करते समय समायोजित कर दिया गया। आईजीटीपीएल को आरजीसीटी पर अपने प्रचालनों के लिए अतिरिक्त आय के साथ छोड़ा नहीं गया है।

2.2. जैसा 17 सितम्बर, 2016 के सकारण आदेश के पैरा संख्या 10(iii)(II) में अभिलेखबद्ध है, लागत जमा पद्धति के अंतर्गत लागत विवरण मौजूदा प्रशुल्क स्तर औसत 57.85% का औसत घाटा दर्शाता है अर्थात् वर्ष 2010 से 2012 तक की प्रशुल्क अवधि के लिए आरजीसीओ दरें और अगली प्रशुल्क अवधि अर्थात् वर्ष 2013 से 2015 के लिए मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर 12.09% का घाटा दर्शाया है जिसके परिणामस्वरूप सामान्यतः लागत जमा पद्धति के अनुसार पहले प्रशुल्क अवधि में 57.85% की वृद्धि हुई और फिर अगली अवधि अर्थात् 2013-15 में पहली अवधि के बड़े हुए प्रशुल्क में 29.56% तक की कमी की जानी है। यह दर्शाता है कि सामान्य लागत जमा पद्धति के अंतर्गत आईसीटीटी प्रचालन प्रशुल्क में अत्यधिक उतार-चढ़ाव होगा। एक चक्र में प्रशुल्क की अत्यधिक वृद्धि के प्रभाव को कम करने के उद्देश्य से एक विश्लेषण किया गया था और आईजीटीपीएल के प्रशुल्क में, एक ही बार में अत्यधिक वृद्धि करने के स्थान पर, 3.48% की वार्षिक वृद्धि की अनुमति देते हुए नियतन किया गया था।

## 3. सीएसए और सीसीएचए द्वारा उठाया गया मुद्दा

आईजीटीपीएल एक प्रचालन टर्मिनल के रूप में उस लक्षित अनुमानित व्यापार को प्राप्त करने में बुरी तरह से असफल रहा है जो उसने 5 अगस्त, 2009 का आदेश संख्या टीएमपी/25/2008-आईजीटीपीएल पारित कराते समय इस माननीय प्राधिकरण को प्रस्तुत किया था परन्तु उन्होंने अब तक हर वर्ष 3.48 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि का लाभ भरपूर कमाया है जो उसने व्यापार की प्रमात्रा का वांछित लक्ष्य प्राप्त किये बिना और बिना किसी अतिरिक्त लागत खर्च किये कमाया है। आईजीटीपीएल द्वारा अब तक प्राप्त प्रमात्रा निम्नवत् है।

(टीईयू में)

2010	2011	2012	2013	2014	2015
3,12,189	3,37,053	3,34,925	3,46,204	3,66,376	3,06,324 (अप्रैल-दिस)

विश्लेषण

3.1. लक्षित व्यापार प्राप्त करने में आईजीटीपीएल के असफल रहने के बारे में सीएसएए और सीसीएचएए द्वारा उठाये गये मुद्दे पर हमारा विश्लेषण क्रमांक 1 के नीचे पहले ही दे दिया गया है। अतः दोहराने की आवश्यकता नहीं है।

3.2. सीएसएए और सीसीएचएए द्वारा उल्लिखित 3.48% की वार्षिक वृद्धि के बारे में, यहां सकारण आदेश के पैरा संख्या 10 (II) (i) की ओर ध्यान आकर्षित कराना आवश्यक समझा जाता है। जैसा उसमें दर्ज है लागत जमा पद्धति के अंतर्गत लागत विवरण मौजूदा प्रशुल्क स्तर औसत 57.85% का औसत घाटा दर्शाता है अर्थात् वर्ष 2010 से 2012 तक की प्रशुल्क अवधि के लिए आरजीसीटी दरें और अगली प्रशुल्क अवधि अर्थात् वर्ष 2013 से 2015 के लिए मौजूदा प्रशुल्क स्तर (अर्थात् आरजीसीटी दरें) पर 12.09% का घाटा दर्शाया है जिसके परिणामस्वरूप सामान्यतः लागत जमा पद्धति के अनुसार पहले प्रशुल्क अवधि में 57.85% की वृद्धि हुई और फिर अगली अवधि अर्थात् 2013-15 में पहली अवधि के बड़े हुए प्रशुल्क में 29.56% तक की कमी की जानी है। यह दर्शाता है कि सामान्य लागत जमा पद्धति के अंतर्गत आईसीटीटी प्रचालन प्रशुल्क में अत्यधिक उतार-चढ़ाव होगा। एक चक्र में प्रशुल्क की अत्यधिक वृद्धि के प्रभाव को कम करने के उद्देश्य से एक विश्लेषण किया गया था और आईजीटीपीएल के प्रशुल्क में, एक ही बार में अत्यधिक वृद्धि करने के स्थान पर 6 वर्ष (यानी 2 प्रशुल्क चक्र) का विश्लेषण किया गया था और 5 अगस्त, 2009 के प्रशुल्क आदेश में 3.48% की वार्षिक वृद्धि की मंजूरी दी गई थी।

3.3. सीएसएए और सीसीएचएए द्वारा उठाये गए मुद्दे पर आईजीटीपीएल ने विस्तार से उत्तर दिया है और यातायात में प्रक्षेपण के कारणों को और 5 अगस्त 2009 के प्रशुल्क आदेश के द्वारा प्रशुल्क नियतन के समय अनुमानित व्यापार को प्राप्त करने में असफल रहने के कारण सूचीबद्ध किये हैं जिन्हें इस आदेश के तथ्यात्मक भाग में पहले ही दिया गया है अतः दोहराने की जरूरत नहीं है।

4. सीएसएए और सीसीएचएए द्वारा उठाया गया मुद्दा

प्रक्षेपित व्यापार के साथ वास्तविक व्यापार का विश्लेषण मात्र करने से ही और वांछित व्यापार लाने की आईजीटीपीएल की मार्केटिंग की असफलता का पता चल जाता है और यह साफ स्पष्ट करता है कि दरों में और वृद्धि करने का आईजीटीपीएल के पास कोई औचित्य नहीं है। वास्तव में, आईजीटीपीएल प्रक्षेपित व्यापार/यातायात का आधार भी अब तक प्राप्त करने में असफल रहा है और कोई अतिरिक्त अवसरचना और लागत नहीं लगी है जो आईजीटीपीएल को प्रत्येक वर्ष प्रशुल्क वृद्धि की अनुमति दी जाए।

विश्लेषण

4.1. सीएसएए और सीसीएचएए द्वारा उठाये गए उक्त मुद्दे के उत्तर में आईजीटीपीएल ने बताया है हमारा वरिष्ठ प्रबंधन और वणिज्यक दल विभिन्न शिपिंग लाईनों के और वाणिज्यक दल विभिन्न शिपिंग लाईनों के भारतीय और अंतर्राष्ट्रीय कार्यालयों जैसे एमएससी, वान हे लाईन, मेरस्क लाईन, एवरग्रीन, एमओएल, सीएमए, सीएसएवी, जेडआईएम आदि में आईसीटीटी द्वारा प्रदान की जा रही सेवाओं की मार्केटिंग कर रहे थे। ऐसी कुछ शिपिंग लाईनों के लिये रोड शो भी आयोजित किये गये। हमने ओईएल, एक्सप्रेस और बीटीएल सहित विभिन्न फीडर प्रचालकों से भी सम्पर्क किया ताकि भारतीय पूर्वी तट को भी आईसीटीटी से जोड़ा जा सके। यह भी सूचित किया गया है कि इसने आयातको निर्यातको जैसे जिंदल स्टील /, टीएनपीएल आदि से भी सम्पर्क बनाया।

4.2. जैसा पहले बताया गया है कि आकलित यातायात की वास्तविक यातायात से तुलना की गई और प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.13 का अनुपालन करते हुए अगले प्रशुल्क चक्र के लिए प्रशुल्क नियतन से पूर्व आवश्यक समायोजन किये गए।

5. सीएसएए और सीसीएचएए द्वारा उठाया गया मुद्दा

अब आईजीटीपीएल बिना किसी वैध आधार के नए विलक्षण व्यापार प्रक्षेपण के आंकड़े लेकर आया है और बिना किसी स्पष्टीकरण के कि वे कैसे इन आंकड़ों को प्राप्त कर पायेंगे जबकि वर्षों से ऐसा नहीं कर पाये हैं। व्यापार प्रमाणा पर पीछे नज़र डालने से यह पता चल जायेगा कि उन्होंने 2010 से 2016 के बीच क्या प्राप्त किया है, यह साफ संकेत देता है कि अब तक जो कुछ आईजीटीपीएल ने अनुमान लगाया था उसे निकट भविष्य में प्राप्त करना संभव नहीं है और उक्त अनुमान मात्र इस प्राधिकरण को भ्रमित करने के लिए ही लगाये जाते हैं ताकि बिना किसी वैध आधार के दरों को और बढ़ाया जा सके।

आईजीटीपीएल द्वारा दिया गया वर्तमान अनुमान इस प्रकार है:-

(टीईयू में)

2016-2017	2017-2018	2018-2019
4,71,300	5,54,400	6,22,200

विश्लेषण

5.1. सीएसए और सीसीएचए द्वारा उठाये गए मुद्दे पर आईजीटीपीएल के उत्तर पर इस आदेश में पहले विस्तार से चर्चा की गई है।

5.2. जैसा सकारण आदेश के पैरा संख्या 10 (xvi) में अभिलेखबद्ध है। वर्ष 2015-16 में आईजीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक प्रवाह 4,19,550 टीईयू है। जबकि वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए आईजीटीपीएल द्वारा आकलित यातायात क्रमशः 4,71,300 टीईयू, 5,54,400 टीईयू और 6,22,600 टीईयू है। संबंधित पूर्ववर्ती वर्षों के वास्तविक/अनुमानों की तुलना में वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए यातायात में प्रस्तावित वृद्धि क्रमशः 12.33%, 17.63% और 12.30% है तथा औसत वृद्धि दर 14.09% है। उपयोगकर्तार्यों में से एक के यातायात आकलनों पर टिप्पणी प्रस्तुत करते हुए आईजीटीपीएल ने बताया कि वर्तमान बाजार परिदृश्य तथा दक्षिण भारत में मात्रा में ऐतिहासिक वृद्धि को ध्यान में रखते हुए यातायात का अनुमान लगाया गया। आईजीटीपीएल ने यह भी बताया कि यातायात आकलन में मानी गई वर्ष दर वर्ष वृद्धि 13% से 18%, तक है, जबकि दक्षिण भारत में मात्रा में ऐतिहासिक वृद्धि 0% से 8% है तथा संभावित धीमी वृद्धि के बावजूद आईजीटीपीएल ने तीन वर्षों में 60% से अधिक वृद्धि का आकलन किया है।

2016-17 से 2018-19, के लिए आईजीटीपीएल द्वारा अनुमानित यातायात के संबंध में, सीओपीटी इस बात पर सहमत है कि कार्गो यातायात के आईजीटीपीएल द्वारा अनुमानित स्तर पर वृद्धि की संभावना है। यातायात अनुमानों में वृद्धि बढ़ने का मुख्य कारण पश्चिम तमिलनाडु क्षेत्र से एग्जिम व्यापार में बढ़ोतरी तथा गुजरात से उत्तरी केरल और पश्चिम तमिलनाडु के तटीय व्यापार में अत्यधिक वृद्धि को बताया गया है। अतः आईजीटीपीएल द्वारा आकलित कंटेनर प्रोफाइल के साथ आईजीटीपीएल द्वारा आकलित यातायात पर इस प्राधिकरण द्वारा विश्वास किया गया है।

5.3. हर स्थिति में आईजीटीपीएल द्वारा वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए प्रक्षेपित यातायात आकलनों और इस प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क संशोधन के लिए सुविचारित आकलनों की 2019-20 से 2021-22 के प्रशुल्क चक्र के प्रशुल्क नियतन से पूर्व वास्तविकों से तुलना की जायेगी और यदि कोई अतिरिक्त अतिरिक्त हुआ उसे प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.13 के अनुसार समंजन के अधीन होगा।

## 6. सीएसए और सीसीएचए द्वारा उठाया गया मुद्दा

प्रक्षेपण दर्शाते हैं कि आईजीटीपीएल प्रत्येक वर्ष 80,000 टीईयू की औसत की वृद्धि का प्रक्षेपण दर्शाता है जबकि पूर्व के आंकड़ें दर्शाते हैं कि टीईयू में वार्षिक वृद्धि एक दिये गये समय में 20,000 टीईयू से अधिक नहीं है। अतः आईजीटीपीएल द्वारा लगाया गया अनुमान बिना किसी वैध आधार के है और उन्होंने न तो कोई स्कीम बनायी है और न ही कोई अध्ययन रिपोर्ट तैयार की है कि वे कैसे कार्गो के अनुमानित प्रक्षेपण को प्राप्त करेंगे। अतः प्रशुल्क में और वृद्धि तब तक अनुमत न की जाए जब तक कि व्यापार में कोई महत्वपूर्ण वृद्धि नहीं हो जाती है और आईजीटीपीएल ने अब तक प्रति वर्ष 3.48% वृद्धि पहले ही कर दी है वह भी बिना किसी आशयित व्यापार प्राप्ति के अथवा बिना किसी अतिरिक्त अवसंरचना विकास के जिसकी समीक्षा की जाये और इसे घटाकर अन्य भारतीय पत्तनों के समान किया जाए।

विश्लेषण

6.1. सीएसए और सीसीएचए द्वारा उठाये गए मुद्दे पर आईजीटीपीएल के उत्तर पर इस आदेश में पहले विस्तार से चर्चा की गई है।

6.2. 2016-17 से 2018-19 वर्षों के लिए आईजीटीपीएल द्वारा यातायात प्रक्षेपणों पर विश्वास करने के कारण पूर्ववर्ती पैरा में स्पष्ट किये गए हैं अतः यहां दोहराये नहीं जाते।

## 7. सीएसए और सीसीएचए द्वारा उठाया गया मुद्दा

जैसाकि "महापत्तन प्रशुल्क विनियमन दिशानिर्देश, 2004" जिन्हें केन्द्र सरकार द्वारा महापत्तन न्यास अधिनियम, की धारा 111 के अनुसार अधिसूचित किया गया है, में स्पष्ट उल्लेख किया गया है कि, "प्राधिकरण कार्यशील पूंजी की विभिन्न मदों, जैसे, माल सूची, विविध देनदार, रोकड़ शेज आदि, का यह सुनिश्चित करने के लिए कि इन्हें अनुचित रूप से बढ़ाया तो नहीं गया है, के औचित्य का परीक्षण करेगा और समय-समय पर उस समय सीमा का भी निर्धारण करेगा। जिसके अनुसार कार्यशील पूंजी और उस पर प्रतिफल का आकलन करने के लिए ग्राह्य शेषों पर विचार किया जायेगा"। अतः यह माननीय प्राधिकरण शिपिंग व्यापार और लोक निधि के हितों के संरक्षण के लिए एक सांविधिक प्राधिकरण है, इसलिए उसे आईजीटीपीएल को प्रशुल्क में किसी वृद्धि को विवेकहीन ढंग से अनुमति देने से पूर्व आईजीटीपीएल टर्मिनल के पिछले निष्पादनों पर गौर करना चाहिए। जैसा पहले बताया गया है कि आईजीटीपीएल ने अब तक प्रति वर्ष 3.48% वृद्धि पहले ही कर दी है वह भी बिना किसी आशयित व्यापार प्राप्ति के अथवा बिना किसी अतिरिक्त अवसंरचना विकास के जिसकी समीक्षा की जाये और इसे घटाकर अन्य भारतीय पत्तनों के समान किया जाए।

विश्लेषण

7.1. आईजीटीपीएल के दिसम्बर, 2009 से 17 फरवरी 2011 की अवधि के लिए आरजीसीटी पर प्रचालनों और 18 फरवरी 2011 से 31 दिसम्बर, 2015 की अवधि के आईसीटीटी के प्रचालनों के वास्तविक और वित्तीय निष्पादन का विश्लेषण प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.13 का अनुपालन करते हुए 5 अगस्त, 2009 के प्रशुल्क आदेश में प्रशुल्क नियत करते समय विश्वास किये गए आकलनों के संबंध में विस्तार से किया गया था। सीएसएए और सीसीएचएए के सकारण आदेश का पैरा 10 (iii) (I) से 10 (iii) (II) को देखने की सलाह दी जाती है। यह स्पष्ट है कि इस प्राधिकरण ने प्रशुल्क वृद्धि की अनुमति आंख मूंद कर नहीं दी है।

7.2. प्रशुल्क वृद्धि में कार्यशील पूंजी की औचित्यता के परीक्षण में केवल एक मद को सम्बद्ध करना यहां संगत नहीं है। प्रशुल्क वृद्धि और घटौती न केवल कार्यशील पूंजी के प्रतिफल पर निर्भर करती है बल्कि टर्मिनल की निवल स्थायी परिसम्पतियों और टर्मिनल की प्रचालन लागत पर भी निर्भर करती है।

8. सीएसएए और सीसीएचएए द्वारा उठाया गया मुद्दा

मुख्य कारणों में से एक कारण यह है कि क्यों आईजीटीपीएल वांछित परिणाम प्राप्त नहीं कर पा रहा है कि आईजीटीपीएल पर कंटेनर प्रहस्तन प्रभार काफी अधिक हैं अतः कोचि - आईजीटीपीएल को आने वाला यातायात/सामान अन्य निकट के पत्तनों जैसे तूतिकोरण (पीएसए) और चेन्नई (डीपी डब्ल्यू) को परिवर्तित हो जाता है क्योंकि उनके टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार आईजीटीपीएल की अपेक्षा 54% और 38% सस्ते हैं। कोचीन पत्तन न्यास, जिसके पास आईजीटीपीएल का 33% हिस्सा है, अपनी लिखित में टिप्पणी माननीय प्राधिकरण को दोषपूर्ण आदेश पारित करने से पहले दे चुका है। सीमा शुल्क आयुक्त और सभी व्यापारिक निकाय और टर्मिनल प्रयोक्ता इस प्राधिकरण को संबंधित अपने पत्रों में बड़े कठोर शब्दों में उजागर कर चुके हैं कि वर्तमान दरें पहले ही अधिक हैं और भावी वृद्धि करने को रोक दिया जाए। कोचीन पत्तन, तो आईजीटीपीएल का महापत्तन लाइसेंस प्रदाता है, ने यह भी तर्क दिया है कि दरों में और वृद्धि से यातायात का और प्रवास होगा और कि आईजीटीपीएल ने अपने न्यून निष्पादन के वास्तविक कारण को नहीं खोजा है जो आईजीटीपीएल की सेवाओं की मार्केटिंग में कमी है तथा अधिक टर्मिनल प्रहस्तन दरें हैं व दावे को बढ़ाकर लागतों का विलयन आईजीटीपीएल के वर्तमान यातायात को और कम कर देगा।

विश्लेषण

8.1. सीएसएए और सीसीएचएए द्वारा उठाये गए मुद्दे पर आईजीटीपीएल के उत्तर पर इस आदेश में पहले विस्तार से चर्चा की गई है।

8.2. आईजीटीपीएल द्वारा उच्च प्रशुल्क, तूतिकोरण और चेन्नई के निकटवर्ती पत्तनों को यातायात का प्रवास, प्रशुल्क में और वृद्धि से यातायात के प्रवास में वृद्धि और आईजीटीपीएल के विपणन में कमी आदि मुद्दों को दोहराये जाने के रूप में देखा जाता है जिन पर इस आदेश के पहले के भाग में चर्चा की जा चुकी है। अतः यह नहीं दोहराया जाता।

9. सीएसएए और सीसीएचएए द्वारा उठाया गया मुद्दा

यह आगे और बताया गया है कि आईजीटीपीएल पोतांतरण व्यापार में कुछ भी प्राप्त नहीं कर सकता है जो संपूर्णतः आईजीटीपीएल का उत्तरदायित्व है। आईजीटीपीएल ने 25% के अनुमानित के प्रति 2% मात्रा ही प्राप्त की है। याचिकाकर्ता ने वास्तविक प्रतिफल में घाटे के परिकलन पर विवाद किया है और यह तथ्य कि आईजीटीपीएल ने व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों का प्रकटन नहीं किया है जो निम्न आरओसीई का पात्र होता है, इस प्रकार व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों पर उच्च आरओसीई का दावा कर रहा है। 5.72% से ऊपर आरओसीई के द्वारा आईजीटीपीएल की कोई प्रतिपूर्ति व्यापार से नहीं निकाली जाए अपितु सरकार द्वारा किसी द्विपक्षीय करार के अनुसार अपनी स्वयं की निधियों से निपटायी जाए। यह भी तर्क दिया गया है कि उपलब्ध सुविधाओं के बेहतर प्रयोग से यातायात की मात्रा में संवर्धन लाकर आईजीटीपीएल के राजस्वों में पर्याप्त वृद्धि लाने के लिए एक उचित व्यापारिक योजना कार्यान्वित की जानी चाहिए। टर्मिनल की उद्यमशील विपणनता और प्रशुल्क की प्रतिस्पर्धात्मक दरें प्रदान कर और इस प्रकार आईजीटीपीएल को प्रथम रूचि टर्मिनल बनाकर आईजीटीपीएल की दरों में वृद्धि के प्रस्ताव की कोई भी प्रक्रिया हो उसे रोका जाए। आईजीटीपीएल के प्रशुल्क में और वृद्धि की अनुमति देने से पूर्व इन पहलुओं पर माननीय प्राधिकरण को सुविचार करना होगा।

विश्लेषण

9.1. सीएसएए और सीसीएचएए द्वारा उठाये गए मुद्दे पर आईजीटीपीएल के उत्तर पर इस आदेश में पहले विस्तार से चर्चा की गई है, अतः यहां दोहराया नहीं जाता।

9.2. जैसा आईजीटीपीएल ने सूचित किया है, आईजीटीपीएल ग्राहकों को आकर्षित करने के लिए पोतांतरण कंटेनरों और अति आयामी कंटेनरों को छूट का प्रस्ताव कर रहा है।

9.3. जहां तक सीएसएए और सीसीएचएए द्वारा उठाये गए मुद्दे का प्रश्न है, कि आईजीटीपीएल ने 25% प्रक्षेपण के प्रति 2% पोतांतरण प्रमात्रा प्राप्त की है, उन्हें दिसम्बर, 2009 से 17 फरवरी, 2011 की सम्पूर्ण वास्तविक कंटेनर प्रमात्रा (सहित)

पोतांतरण (कंटेनर) की वास्तविक प्रमात्रा और 18 फरवरी, 2011 से 31 दिसम्बर, 2015 की अवधि के लिए आईसीटीटी पर अपने प्रचालनों के बीच अंतर को नोट करने की सलाह दी जाती है और यह कि 5 अगस्त, 2009 के प्रशुल्क आदेश में, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.13 का अनुसरण करते हुए, प्रशुल्क नियत करते समय विश्वास में लिये गए आकलनों के संदर्भ से व्यापक विश्लेषण किया गया था। सीएसए और सीसीएचए को सकारण आदेश के पैरा 10 (iii) (I) से 10 (iii) (II) को देखने की सलाह दी जाती है।

#### 10. सीएसए और सीसीएचए द्वारा उठाया गया मुद्दा

आईजीटीपीएल पर वर्तमान टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार इस प्रकार है:

		20' डीबी	40' डीबी	20' रेफ	40' रेफ
फेरा पूर्व निरीक्षण	₹.68/- = \$ 1/-			862	862
निगरानी प्रभार	2 दिन* 6 पाली			1926	2897
घाट शुल्क		883.83	1325.73	883.83	1325.73
सीवाई पर लिफ्ट ऑफ"		848.49	1272.73	848.49	1272.73
सीवाई पर लिफ्ट ऑन		848.49	1272.73	848.49	1272.73
एच के को डुलाई		397.71	596.59	397.71	596.59
गैट्री		3553.68	5329.84	3658.20	5487.00
		6532	9798	9425	13714

#### विश्लेषण

10.1. सीएसए और सीसीएचए द्वारा उठाये गए मुद्दे पर आईजीटीपीएल के उत्तर पर इस आदेश में पहले विस्तार से चर्चा की गई है।

10.2. सीएसए और सीसीएचए ने उक्त सारणी देने के अलावा कुछ भी उल्लेख नहीं किया है। अतः इस मामले में चर्चा के लिए कुछ नहीं है।

#### 11. सीएसए और सीसीएचए द्वारा उठाया गया मुद्दा

नीचे देश में प्रत्येक महापत्तन की कंटेनर प्रहस्तन दर की तुलना दी जा रही है

(रु में)

पत्तन का नाम	वर्तमान कंटेनर प्रहस्तन प्रभार प्रति 20' कंटेनर	कंटेनर प्रहस्तन प्रभार प्रति 20' कंटेनर आईजीटीपीएल	वर्तमान कंटेनर प्रहस्तन प्रभार प्रति 40' कंटेनर	कंटेनर प्रहस्तन प्रभार प्रति 40' कंटेनर आईजीटीपीएल
गेटवे टर्मिनल इंडिया प्रा. लि. मुंबई	3,551.00	6637.00	5,384.00	9,955.00
जवाहरलाल नेहरू पत्तन ट्रस्ट, मुंबई	3,935.00	6637.00	5,960.00	9,955.00
नानासाहेब अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर टर्मिनल, मुंबई	3,706.25	6637.00	5,616.87	9,955.00
अंतर्राष्ट्रीय चेन्नई टर्मिनल प्रा. लि. चेन्नई	3,785.11	6637.00	5,621.95	9,955.00
चेन्नई कंटेनर टर्मिनल प्रा. लि. चेन्नई	3,785.11	6637.00	5,621.95	9,955.00
पीएसए सिकल टर्मिनल लि. तूतीकोरण	3,220.24	6637.00	4,557.00	9,955.00
दक्षिण भारत गेटवे टर्मिनल प्रा. लि. तूतीकोरण	3,157.24	6637.00	4,735.56	9,955.00
विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्रा. लि. विजय	4,222.00	6637.00	6,334.00	9,955.00
कोलकाता पत्तन ट्रस्ट	4,287.00	6637.00	6,431.00	9,955.00

#### विश्लेषण

सीएसए और सीसीएचए ने समीक्षा आवेदन में उठाये गए मुद्दे दोहराये भर है जिन पर उप-पैरा 6.1 से 6.4 में विस्तार से चर्चा की गई है। इसलिये, यहाँ दोहराया नहीं जाता है।

#### 12. सीएसए और सीसीएचए द्वारा उठाया गया मुद्दा

तीसरे प्रतिवादी के टर्मिनल पर नौ भार कंटेनर के लिए कंटेनर प्रहस्तन प्रभार 20' कंटेनर के लिए 6532.00 रु है और 40' कंटेनर के लिए 9798.00 रु. है। जो अन्य भारतीय पत्तनों की तुलना में अधिक है जबकि चेन्नई और तूतीकोरण जैसे पड़ोसी पत्तन कंटेनर प्रहस्तन के लिए काफी कम प्रभार ले रहे हैं।

विश्लेषण

12.1 वीओटी प्रचालक द्वारा चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) पर प्रचालित कंटेनर टर्मिनल और वी.ओ.चिंदवरनार पत्तन न्यास पर पीएसए एसआईसीएल पर प्रचालित कंटेनर टर्मिनल का प्रशुल्क 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में अनुबद्ध प्रक्रिया के अनुसार नियोजित पूंजी पर लागत जमा आय के आधार पर नियत किया गया है। लागत जमा पद्धति का अनुपालन करने में प्रशुल्क का निर्धारण टर्मिनल में किया गया पूंजी निवेश, टर्मिनल की क्षमता, टर्मिनल की प्रचालन लागत, वहां पर उपरिव्यय और नियोजित पूंजी पर 16% आय को हिसाब में लिया जाता है। इसलिए, प्रशुल्क नियतन के लिए लागत जमा पद्धति से पत्तनों में दरों की भिन्नता आ जाती है।

12.2 यह प्राधिकरण सभी महापत्तन न्यासों और वहां पर निजी टर्मिनलों के प्रशुल्क नियतन के लिए एक समान प्रक्रिया अपनाता है। जबकि प्रशुल्क नियतन की संकल्पनाएं, सिद्धांत और पद्धति समान हो सकती है, परिणामी प्रशुल्क सभी महापत्तनों में समान नहीं हो सकता क्योंकि प्रचालन प्रक्रिया, यातायात की मात्रा, लागत ढांचा, नियोजित पूंजी के आदेश और समय में भिन्नता होती है। चेन्नई पत्तन न्यास और वी.ओ. चिंदवरनार पत्तन न्यास के प्रचालकों और ने कोचीन में किये गए निवेश से काफी पहले निवेश किये थे। इस कारण चेन्नई, तूतिकोरण में आईजीटीपीएल की दरों की तुलना में कम लागत और कम प्रशुल्क का होता है।

### 13. सीएसए और सीसीएचए द्वारा उठाया गया मुद्दा

अधिकतर पोतवणिक जैसे टाटा ग्लोबल वीवरेज लि. और आयातक जैसे एमिरेटस सीमेंट इंडिया प्रा.लि. आदि और विभिन्न अन्य एसोसिएशन जो एक्जिम व्यापार के लाभ के लिए काम करती है जैसे फ़ैडरेशन ऑफ कॉयर एक्सपोर्टर्स एसोसिएशन, सीफूड एक्सपोर्टर्स एसोसिएशन ऑफ इंडिया, कस्टमज आउस एण्ड स्टीमर्स एजेंट्स एसोसिएशन (पड़ोसी राज्यों से), व्यापारिक निकाय जैसे इंडियन चैंबर ऑफ कामर्स एण्ड इंडस्ट्री, फ़ैडरेशन ऑफ इंडियन कैशू इंडस्ट्री, ने इन तथ्यों को माननीय प्राधिकरण के समक्ष रखा। इन तथ्यों को गंभीरता से लिया जाए क्योंकि ये आवाजें कोचि में वास्तविक उपभोक्तों की हैं जो आईजीटीपीएल का प्रयोग करते हैं – टर्मिनल और एक्जिम व्यापार संघ और उन सभी की आईजीटीपीएल द्वारा और प्रशुल्क बढ़ाने के बारे में एक ही चिंता है।

विश्लेषण

13.1. आईजीटीपीएल ने हितधारकों की विभिन्न चिंताओं का उत्तर दिया है जिन्हें इस आदेश के पहले के भाग में बताया गया है।

13.2. सीएसए और सीसीएचए द्वारा बताई गई हितधारकों की मुख्य चिंता प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क में 1 अप्रैल, 2017 से 1 अप्रैल, 2018 तक 4.5 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के साथ 4.5 प्रतिशत की दी गई मंजूरी है ताकि 6,851.83 लाख रु के घाटे को प्रशुल्क चक्र की वैधता अवधि के दौरान पाटा जा सके, जैसा सकारण आदेश के पैरा 10(xvii) अभिलेखबध है। सकारण आदेश के पैरा 10(i) से 10(xvi) तक में प्रशुल्क वृद्धि की मंजूरी देने के कारण दिये गये हैं।

13.3. प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 प्रशुल्क नियतन के लिए पत्तनवार लागत जमा पद्धति को अनुबद्ध करता है। वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए आईजीटीपीएल की वित्तीय/लागत की आकलित स्थिति, जैसी प्राधिकरण द्वारा आशोधित की गई है, सकारण आदेश के साथ संलग्न अनुलग्नक-2 के अनुसार, 6851.83 लाख रुपए का घाटा दर्शाती है। इसलिए, घाटे को पूरा करने के लिए प्रशुल्क में वृद्धि अपरिहार्य है। हर हाल में, इस प्राधिकरण द्वारा नियत प्रशुल्क अधिकतम स्तर होते हैं, और आईजीटीपीएल को वाणिज्यिक आधार पर अधिकतम दर से कम दरों की उगाही करने की शिथिलता प्राप्त है।

### 14. सीएसए और सीसीएचए द्वारा उठाया गया मुद्दा

जब प्रचालनों को कोचीन पत्तन न्यास के विलिंगडन द्वीप के राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल से वल्लारपदम पर आईजीटीपीएल को हस्तांतरित किया गया, तब कार्गो की प्रमात्रा में वृद्धि और प्रतिस्पर्धा प्रशुल्क की आशा जगी थी कि जो शिपिंग सेक्टर को बढ़ायेगा और शिपिंग व्यापार को संवर्धित करेगा/जबकि यहां तो अपेक्षाओं के विपरीत हुआ है, टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों में और अन्य संबंधित प्रयास लागतों में सीपीटी की तुलना में 65% की वृद्धि हुई। जब राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल पर कोचीन पत्तन न्यास द्वारा कंटेनर प्रहस्त किये जाते थे तब 20' कंटेनर की लागत 3000/- रु. थी और जब प्रहस्तन आईजीटीपीएल को हस्तांतरित किया गया तो लागत दोगुने से भी अधिक 7000 रु. प्रति 20' कंटेनर हो गई है जिसका कोई वैध कारण नहीं है। वल्लारपदम को स्थानांतरित होने से परिवहन लागत तो बढ़ी ही हैं संबंधित लागतें भी बढ़ गई हैं जैसे सभी आयातित कंटेनरों उनके संगत सीएफएस को एक साथ ले जाने की लागत, ओवरलूकिंग निःशुल्क अवधि भी, जिससे शिपिंग व्यापार प्रभावित हुआ है। (तत्कालीन राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल के आईजीटीपीएल पूर्ववर्ध और आईजीटीपीएल वल्लारपदम की वर्तमान दरों की तुलना दी जा रही है जो दरों में अविज्ञानिक वृद्धि को स्पष्ट करेगी।)

विश्लेषण

14.1 सीएसए और सीसीएचए द्वारा उठाये गए उक्त मुद्दे पर आईजीटीपीएल ने निम्नवत् बताया है:

“आईसीटीटी पर ग्राहकों द्वारा प्राप्त सेवा स्तर/सेवा की गुणता की तुलना आरजीसीटीटी पर प्रदान सेवाओं से नहीं की जा सकती। सभी हितधारकों को आईसीटीटीटी पर संबंधित बर्थ उत्पादकता, कम ट्रक फेरा समय, तीव्र पोत टर्न अराउण्ड, से लाभ पहुंचा है। आईसीटीटीटी पर शिपिंग लाइनों द्वारा जारी सुपुर्दगी आदेशों के आधार पर टर्मिनल यार्ड से ही आयात कंटेनरों की सुपुर्दगी दे दी जाती है। ये सुपुर्दगी आदेश शिपिंग लाइनों द्वारा संबंधित आयातकों उनके एजेंटों अथवा उनके नामांकित सीएफएस को जारी किये जाते हैं। आईजीटीपीएल की किसी सीएफएस से कोई प्रत्यक्ष अथवा अप्रत्यक्ष संबंध नहीं है। सीएफएस को परिवहन की किसी मूवमेंट को आईजीटीपीएल नहीं करता। याचिकाकर्ताओं का आरोप निराधार है। आरजीसीटीटी और आईसीटीटीसी पर प्रशुल्क, जैसा याचिकाकर्ता ने दिया है पूर्णतः गलत है। किसी भी स्थिति में तुलना वैध नहीं है क्योंकि टर्मिनल प्रदत्त सुविधाओं, अवसंरचना, प्रचालनात्मक उत्पादकता आदि में पूर्णतः भिन्न है।”

हमने आईजीटीपीएल के हमें आईजीटीपीएल के उत्तर में कुछ नहीं जोड़ता है।

#### 15. सीएसए और सीसीएचए द्वारा उठाया गया मुद्दा

अतः, संक्षेप में, राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल, कोचीन पत्तन न्यास, वेलिंगटन द्वीप को आईजीटीपीएल, वल्लारपदम स्थानांतरित करने के परिणाम में टर्मिनल पहस्तन प्रभारों में 50% तक की वृद्धि हुई जिसने आईजीटीपीएल के माध्यम से कार्गो की मूवमेंट प्रभावित हुई। पोत वणिकों ने अन्य पत्तनों को प्राथमिकता देना आरंभ कर दिया जैसे तृतिकोरण और चेन्नई क्योंकि आईजीटीपीएल वल्लारपदम में टर्मिनल पहस्तन प्रभार अधिक है। आईजीटीपीएल ने इस पर विचार किये बिना 5 अगस्त, 2009 को प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश संख्या टीएमपी/25/2008- आईजीटीपीएल के आधार पर प्रशुल्क में अब तक 3.48% की प्रति वर्ष वृद्धि की। तथ्यों और आंकड़ों पर विचार करते हुए, जैसे ऊपर दिये गए हैं इस प्राधिकरण को प्राधिकरण द्वारा पारित 5 अगस्त, 2009 के आदेश पर स्वतः संज्ञान लेते हुए समीक्षा करनी चाहिए थी।

#### विवेचन

15.1. आईजीटीपीएल ने सूचित किया है कि आईसीटीटीटी पर प्रहस्तित व्यापार में धीरे-धीरे वृद्धि हो रही है और आईजीटीपीएल उस कार्गो को परिवर्तित करने में सफल रहा है जो मूलतः चेन्नई पत्तन न्यास और वीओ चिदम्बरनार पत्तन न्यास के मार्फत जाया करता था। जैसा आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत डाटा से देखा जा सकता है कंटेनर यातायात में वर्ष-दर-वर्ष वृद्धि हो रही है जो वर्ष 201-2011 में 7.9% थी वह 2016 में (अप्रैल से दिसंबर) बढ़कर 19.8% पहुंच गया जबकि दक्षिण भारतीय बाजार में वर्ष 2016 (अप्रैल से दिसंबर) 11.2% था।

15.2. जहां तक सीएसए और सीसीएचए द्वारा किये गए अनुरोध का संबंध है कि 5 अगस्त, 2009 के प्रशुल्क आदेश की समीक्षा कर स्वतः संज्ञान लेना, सीएसए और सीसीएचए को यह नोट करने की सलाह दी जाती है कि 5 अगस्त, 2009 के आदेश में प्रशुल्क नियत करते समय विश्वास में लिये गए आकलनों की समीक्षा सकारण आदेश में आगामी प्रशुल्क चक्र 2016-17 से 2018-19 के प्रशुल्क नियम करने से पूर्व वास्तविकों से की गई। जैसा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 213 में अनुबद्ध है। जैसा सकारण आदेश के पैरा संख्या 10 (xiii) (छ) में दर्शाया गया है, दिसम्बर, 2009 से 17 फरवरी, 2011 की अवधि का राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल (आरजीसीटीटी) पर अपने प्रचालनों के लिए ग्राह्य लागतों और अनुमत प्रतिफल के पश्चात 929.74 लाख रु. का पूरा अतिरिक्त अतिरिक्त 2016-17 से 2018-19 की अवधि के अगले प्रशुल्क चक्र के प्रशुल्क नियत करते समय समायोजित कर दिया गया। आईजीटीपीएल को आरजीसीटीटी पर अपने प्रचालनों के लिए अतिरिक्त आय के साथ छोड़ा नहीं गया है। इसके अतिरिक्त भारत के महान्यायवादी की राय के साथ पठित प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 का खंड 2.13 के अनुसरण में आईजीटीपीएल को 18 फरवरी, 2011 से 31 दिसंबर, 2015 की अवधि के लिए आईसीटीटीटी पर प्रचालन के निवल घाटे का 60% = 25, 539.29 लाख रु. (43565.48 लाख रु x 60%) वहन करने थे और शेष 40% = 17,026.19 लाख रु. को ही आगामी प्रशुल्क चक्र में प्रशुल्क निर्धारण के लिए सुविचार किया गया था। चूंकि 5 अगस्त 2009 के प्रशुल्क आदेश की समीक्षा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के उपबंधों के अनुसार पहले ही हो गई है, इसलिए 5 अगस्त, 2009 के प्रशुल्क आदेश की और समीक्षा करने का कोई मामला नहीं बनता, जैसा कि सीएसए और सीसीएचए द्वारा अनुरोध किया गया है।

#### 16. सीएसए और सीसीएचए द्वारा उठाया गया मुद्दा

उक्त दरों के अतिरिक्त, आईजीटीपीएल कुछ अतिरिक्त प्रभार भी उगाह रहा है जो प्राधिकरण के समक्ष भी नहीं रखे गए और जो प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित भी नहीं है और 2500 रु./20' और 40' है जैसे कट-ऑफ समय के पश्चात पहुंचने वाले कंटेनरों पर विशेष सेवा अनुरोध प्रभार, जिनमें कोई वास्तविक मूवमेंट शामिल नहीं होने के बावजूद भी उक्त लागतों के अतिरिक्त आईजीटीपीएल रीफर कंटेनरों के लिए तापमान भिन्नता शीर्ष के अंतर्गत शिपिंग कंपनियों को बिलिंग भी कर रहा है, जिसे की भारत का कोई अन्य पत्तन बिलिंग नहीं करता और न ही इसे प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया है। इसी प्रकार और समान छिपी दरें हैं जो प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं हैं और न ही लाइसेंस करार के अनुसार कोचीन पत्तन से शेयर की जाती हैं और जिन्हें माननीय प्राधिकरण के समक्ष भी रखा नहीं गया है।

विश्लेषण

16.1. जब उक्त मुद्दा आईजीटीपीएल को भेजा गया, आईजीटीपीएल ने अपने जो स्पष्टीकरण दिये, जिन पर इस आदेश में पहले चर्चा की जा चुकी है।

16.2. आईजीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि कोई निर्यात कंटेनर जो ऊपर उल्लिखित कट-ऑफ समय के पश्चात पहुंचता है तो उसे पोत विशेष के लिए स्वीकार नहीं किया जाता। तब इन कंटेनरों को उसे सेवा के अगले पोत के लिए आबंटित किया जाता है। यदि ग्राहक यह चाहता है कि उसको कंटेनर विशेष को पहले के पोत में लादा जाये तो उस पोत विशेष की पोत योजना को संशोधित करना पड़ता है और फिर से पोत के मुख्य अधिकारी और पोत प्रचालक के केंद्रीय योजनाकार से प्रभारों के लिए अनुमोदन लेना पड़ता है। इसके अतिरिक्त पोत की सर्विसिंग की प्रचालन योजना को भी तदनुसार बदलना पड़ता है। शिपिंग लाइन के लिखित अनुरोध और पोत प्रचालक के अनुमोदन के आधार पर ऐसे अनुरोध का पालन किया जाता है। इन कार्यकलापों से प्रचालन समय की हानि होती है, अतिरिक्त उपस्कर लगाने पड़ते हैं। किसी विशिष्ट निर्यात स्टेक के वर्तमान स्टेक से कंटेनर को हटाना पड़ता है और परिणाम में पोत के प्रस्थान में विलंब होता है। यह सुनिश्चित करने के लिए कि अनुसूचित पोर्ट पाइलट बोर्डिंग में विलंब न हो, विशेष ध्यान देना पड़ता है कि पोत समय पर प्रस्थान कर ले। क्योंकि अतिरिक्त कार्यकलाप और शिफ्टिंग निहित होती है प्राधिकरण खंड-IX (iii) के अनुमोदन से प्रभार्य है। जबकि वर्तमान में अनुमोदित प्रभार 3099.82/20' तथा 4549.75/40' हैं आईजीटीपीएल काफी घटी हुई 2150 रु. की दर पर सभी कंटेनरों के लिए, उनका आकार/किस्म चाहे कोई भी क्यों न हो, दांडिक प्रभार लेता है। इसके अतिरिक्त, इन राजस्वों को वास्तविक निष्पादन परिकलनों और प्रक्षेपित राजस्व परिकलनों, दोनों में ही सुविचार में लिया जाता है। ऐसा प्रतीत होता है कि 2150/-रु. की उगाही का स्रोत कंटेनरों की शिफ्टिंग के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर है। चूंकि गेट-कट-ऑफ समय प्रभारों की उगाही से होने वाली आय को वास्तविक निष्पादन परिकलनों और प्रक्षेपित राजस्व परिकलनों दोनों बार ही हिसाब में लिये जाते हैं, जैसा आईजीटीपीएल ने पुष्टि की है, गेट कट आफ समय प्रभारों की उगाही से आईजीटीपीएल को कोई अनुचित लाभ प्राप्त नहीं हो रहा है। तथापि, आईजीटीपीएल को यह सलाह दी जाती है कि वह अगले दरमानों में सामान्य संशोधन के दौरान गेट कट ऑफ समय के पश्चात टर्मिनल पर आने वाले किसी कंटेनर के लिए प्रभारों की उगाही का विशिष्ट अनुमोदन प्राप्त करे।

16.3. जहां तक तापमान परिवर्तन के प्रभारों की उगाही का संबंध है, आईजीटीपीएल ने यह स्पष्ट किया है कि व्यापार की प्रथा के अनुसार पोत प्रचालक रीफर कंटेनर को उस स्थिति में स्वीकार नहीं करते जब तक कंटेनर का घोषित/सैट तापमान कंटेनर के वास्तविक तापमान से 5 डिग्री से अधिक/कम के परिवर्तन पर न हों। तदनुसार, टर्मिनल ने रीफर कंटेनरों को स्वीकार करने की प्रचालन प्रक्रिया में अशोधन किया है कि रीफर कंटेनर के घोषित/सैट तापमान से 5 डिग्री अधिक/कम के परिवर्तन पर सैट ना हो। प्रचालन प्रक्रिया में परिवर्तन की सूचना व्यापार को दी गई थी। व्यवहार में, कुछेक कंटेनर अनुमत सीमा से अधिक अंतर पर आते हैं, ऐसे मामलों में कंटेनरों को स्टफिंग स्थल/सीएसएस/फैक्ट्री भेजना पड़ता है ताकि घोषित/सैट तापमान प्राप्त किया जा सके। इससे पोतवाणिक को अतिरिक्त लागत पड़ती है, यह भी संभावना रहती है कि नियोजित पोत छूट जाए, कार्गो को क्षति पहुंचने की संभावना भी रहती है शिपिंग लाइनों से लिखित अनुरोध पर इन कंटेनरों को सक्रिय रीफर कंटेनरों के रूप में स्वीकार किया जाता है और अपेक्षित घोषित/सैट तापमान प्राप्त करने के लिए रीफर यार्ड में स्टैक किया जाता है। चूंकि कंटेनर की स्थिति में परिवर्तन होता है, इसलिए खंड IX के अनुसार कंटेनर की स्थिति में परिवर्तन का अनुमोदित प्रभार लागू होता है। जबकि वर्तमान में यह प्रभार 3099.84 रु./20' और 4649.75 रु./40' है, आईजीटीपीएल अत्यधिक छूट दर 800/रु. प्रति कंटेनर प्रभारित करता है, कंटेनर का आकार चाहे कुछ भी हो, जैसा आईजीटीपीएल ने सूचित किया है। यह नोट किया जाये कि ये राजस्व वास्तविक परिकलनों और प्रक्षेपित राजस्व परिकलनों दोनों में ही सुविचार में लिये जाते हैं। चूंकि उगाही छूट स्तर पर अनुमोदित दरमानों के अनुसार हैं, इस संबंध में किसी समीक्षा की जरूरत नहीं है।

16.4. जहां तक अन्य अप्रत्यक्ष दरों का संबंध है, न तो सीएसएए ने और न ही सीसीएचएए ने इस प्राधिकरण को कोई ब्यौरा प्रस्तुत किया है।

#### 17. सीएसएए और सीसीएचएए द्वारा उठाया गया मुद्दा

पोतांतरण व्यापार करने का प्रक्षेपित व्यय काफी बढ़ा चढ़ा कर दिखाया गया है। आईजीटीपीएल ने बताया है कि उनकी पोतांतरण दरें अन्य पोतांतरण पत्तनों से कम हैं और आईजीटीपीएल के भीतर प्रक्षेपित पोतांतरण व्यवसाय के लिए कल्पनात्मक व्यय दिया है। लेकिन आईजीटीपीएल पोतांतरण व्यापार के संबंध में पिछले आंकड़े देने में असफल रहा है और इस माननीय प्राधिकरण के ध्यान में लाने में असफल रहा है कि आईजीटीपीएल कोई भी पोतांतरण व्यापार लाने में असफल रहा है और कि वे वर्तमान में आईजीटीपीएल में प्रक्षेपित व्यापार का मात्र लगभग 2% ही कर रहे हैं। और कोई अतिरिक्त लागत भी नहीं है विशेषकर उपस्कर किराया लागत जो अपेक्षित होता है जैसा कि उनका कहना है। इसके अतिरिक्त आईजीटीपीएल के भीतर वर्तमान भू स्लॉट का 60% तक प्रयोग किया जा रहा है अतः वर्तमान में प्रहस्तित कार्गो/कंटेनर के लिए अतिरिक्त भू स्लॉट की जरूरत नहीं है जैसा आईजीटीपीएल ने बताया है। 2446 के वर्तमान भू-स्लॉट का 446141 रीड्यू तक के कंटेनरों के लिए प्रयोग में लाया जा सकता है। इसके अतिरिक्त कंटेनरों का विराम समय, जो पहले 20 दिवस था घटाकर 9 दिन कर दिया गया है। जिसका अर्थ यह है कि कंटेनर मूवमेंट तीव्र होगा जिससे आईजीटीपीएल अतिरिक्त स्थान को तलाशे बिना उसी स्थान का प्रयोग कर सकेगा।

विश्लेषण

जब इस मुद्दे को आईजीटीपीएल को भेजा गया तो, आईजीटीपीएल ने निम्नवत् स्पष्ट किया है:-



आईजीटीपीएल पोतांतरण व्यापार में सुधार लाने के सभी संभव प्रयास कर रहा है और विभिन्न मुख्य लाइनों के साथ चर्चा कर रहा है। यार्ड क्षमता परिकलन प्राधिकरण के आदेश में अभिलेखबद्ध है और सीओपीटी द्वारा पृष्ठांकित है जैसाकि प्राधिकरण के 2016 के आदेश के पैरा 10 (iii) (ii) (x) में अभिलेखबद्ध है। यह नोट किया जाए कि इस परिकलन में औसत विराम दिवस प्रस्थान/गंतव्य कंटेनरों के लिए और 7 दिन पोतांतरण कंटेनरों के लिए है जो याचिकाकर्ताओं द्वारा बताये गए 9 दिनों के विराम समय से काफी कम हैं। यदि याचिकाकर्ताओं का कथन कि वर्तमान में 9 दिन का विराम समय है, विचार किया जाता है तो वार्षिक क्षमता घट जाएगी और 257,688 टीईयू हो जायेगी। इसके अतिरिक्त, पोतांतरण और प्रस्थान/गंतव्य व्यापार के लिए अतिरिक्त भू-स्लॉट की जरूरत पड़ेगी, अतः पूर्वानुमानों में इन्हें शामिल किया गया है। प्रत्येक वर्ष के लिए क्षमता परिकलन प्रस्तुत कर दिये गए हैं और उन्हें प्राधिकरण आदेश में अभिलेखबद्ध किया जा चुका है। आईसीटीटी पर दक्ष प्रचालन के लिए और भू-स्लॉटों का विकास अत्यंत आवश्यक है। यार्ड क्षमता परिकलन प्राधिकरण के आदेश में अभिलेखबद्ध है और सीओपीटी द्वारा पृष्ठांकित है जैसाकि प्राधिकरण के 2016 के आदेश के पैरा 10 (iii) (ii) (x) में अभिलेखबद्ध है। यह नोट किया जाए कि इस परिकलन में औसत विराम दिवस प्रस्थान/गंतव्य कंटेनरों के लिए और 7 दिन पोतांतरण कंटेनरों के लिए है जो याचिकाकर्ताओं द्वारा बताये गए 9 दिनों के विराम समय से काफी कम हैं। यदि याचिकाकर्ताओं का कथन कि वर्तमान में 9 दिन का विराम समय है, विचार किया जाता है तो वार्षिक क्षमता घट जाएगी और 257,688 टीईयू हो जायेगी। इसके अतिरिक्त, पोतांतरण और प्रस्थान/गंतव्य व्यापार के लिए अतिरिक्त भू-स्लॉट की जरूरत पड़ेगी, अतः पूर्वानुमानों में इन्हें शामिल किया गया है। प्रत्येक वर्ष के लिए क्षमता परिकलन प्रस्तुत कर दिये गए हैं और उन्हें प्राधिकरण आदेश में अभिलेखबद्ध किया जा चुका है। आईसीटीटी पर दक्ष प्रचालन के लिए और भू-स्लॉटों का विकास अत्यंत आवश्यक है आईजीटीपीएल द्वारा यथा सूचित।

प्रक्षेपणों में ऐसा कोई विशिष्ट व्यय नहीं है जो पोतांतरण व्यापार के लिए हो। अतिरिक्त उपस्कर के लिए कोई प्रक्षेपण नहीं है। कोई अतिरिक्त लागत नहीं है। व्यापार में वृद्धि के साथ परिवर्तनीय लागतों का ही पूर्वानुमान लगाया गया है। सभी उपस्कर जो लाइसेंस करार के अंतर्गत अपेक्षित हैं, प्रदान कर दिये गए हैं। हमारे प्रक्षेपणों में वर्तमान उपस्कर प्रहस्तन दर में वृद्धि पर विचार किया गया है नामतः आईटीवी किराया प्रभार, इनके समर्थन में दर सूचियां लगाई गई हैं। इन लागतों का विस्तार से परीक्षण प्राधिकरण के आदेश में अभिलेखबद्ध है।

हमें आईजीटीपीएल के उत्तर में कुछ और नहीं जोड़ना है।

#### 18. सीएसए और सीसीएचए द्वारा उठाया गया मुद्दा

आईजीटीपीएल को कोचीन पत्तन न्यास द्वारा पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) की दरों में रियायत दी गई है और आईजीटीपीएल पर बिना किसी दायित्व के 14.5 मीटर ड्राफ्ट की अनुरक्षण तलकषण प्रदान किया जा रहा है। दूसरे शब्दों में, आईजीटीपीएल सरकार, कोचीन पत्तन न्यास और अन्य प्राधिकरणों से काफी लाभ प्राप्त कर रहा है जबकि उन्होंने टर्मिनल प्रहस्तन दरे अत्यधिक ऊंची रख रखी हैं, और शिपिंग कम्पनियों से भी लाभ कमा रही है।

#### विक्षेपण

आईजीटीपीएल द्वारा प्रचालित कंटेनर टर्मिनल पर आने वाले पोतों पर पोत संबंधी प्रभार लाइसेंस प्रदाता पत्तन, कोचीन पत्तन न्यास द्वारा उगाहे जाते हैं। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान आईजीटीपीएल को किसी पोत संबंधी प्रभार की उगाही करने को प्राधिकृत नहीं करते 14.5 मीटर का ड्राफ्ट बताये रखने की ड्रेजिंग करना लाइसेंस करार के अनुसार सीओपीटी का संविदात्मक दायित्व है इसलिए, छूट, यदि कोई है, पोत संबंधी प्रभारों पर सीओपीटी द्वारा तो वह पूरी तरह आईजीटीपीएल को उपाजित नहीं है। सीएसए और सीसीएचए ने विशिष्ट रूप से नहीं बताया है कि आईजीटीपीएल सरकार तथा अन्य प्राधिकारियों से अन्य क्या लाभ प्राप्त कर रही है।

#### 19. सीएसए और सीसीएचए द्वारा उठाया गया मुद्दा

केरल में केवल एक कंटेनर टर्मिनल है जो आईजीटीपीएल है जिसे डीपी वर्ल्ड द्वारा चलाया जा रहा है और आईजीटीपीएल अधिक दरें प्रभारित करके अपने एकाधिकार का प्रयोग कर रहा है जिसे केरल में शिपिंग व्यापार को बाध्य होकर स्वीकार करना पड़ता है क्योंकि उनके पास केरल में कोई और पत्तन नहीं है। इसके अतिरिक्त यह भी देखा जाए कि पड़ोसी पत्तन जैसे चेन्नई पत्तन अथवा तूतीकोरन पत्तनों ने अपने प्रशुल्क नहीं बढ़ाये हैं जैसा कि आईजीटीपीएल द्वारा पूर्व में किया गया है यद्यपि उनकी दरें आईजीटीपीएल से काफी कम हैं। अतः यह सादर निवेदन किया जाता है कि दरों में और वृद्धि करना आईजीटीपीएल के लिए उचित नहीं है। जबकि वे आईजीटीपीएल के द्वारा व्यापार की प्रक्षेपित प्रमात्रा को प्राप्त करने में असफल रहा है। इस तथ्य पर विचार करते हुए कि आईजीटीपीएल पर टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार पड़ोसी पत्तनों की तुलना में काफी अधिक है जो कि आईजीटीपीएल पर व्यापार में धीमी प्रगति का एक मुख्य कारण है।

#### विक्षेपण

19.1. उक्त मुद्दों पर इस आदेश के संगत पैराओं में विस्तार से पहले ही विक्षेपण किया जा चुका है।

19.2. सीएचपीटी और वीओसीपीटी स्थित वीओटी प्रचालित कंटेनर टर्मिनलों के नियत प्रशुल्क न्यायाधीन हैं। इसलिए, इस प्राधिकरण द्वारा वहां के वर्तमान प्रशुल्कों पर टिप्पणी करना उपयुक्त नहीं होगा।

## 20. सीएसए और सीसीएचए द्वारा उठाया गया मुद्दा

क्या आईजीटीपीएल और दरें बढ़ाने का औचित्य रखता है जबकि वे सरकार, कोचीन पत्तन न्यास और अन्य प्राधिकरणों से लाभ प्राप्त कर रहा है?

### विश्लेषण

20.1. आईजीटीपीएल को इस प्राधिकरण द्वारा केवल कंटेनर संबंधी प्रभार के लिए अधिकृत किया गया है इसलिए, छूट, यदि कोई है, पोत संबंधी प्रभारों पर सीओपीटी द्वारा तो वह पूरी तरह आईजीटीपीएल को उपार्जित नहीं है। सीएसए और सीसीएचए ने विशिष्ट रूप से नहीं बताया है कि आईजीटीपीएल सरकार तथा अन्य प्राधिकारियों से अन्य क्या लाभ प्राप्त कर रही है।

20.2. आरजीसीटी पर प्रचालनों के लिए दिसंबर, 2009 से 17 फरवरी, 2011 और 18 फरवरी, 2011 से 31 दिसंबर, 2015 तक आईसीटीटी पर प्रचालनों के लिए आईजीटीपीएल को उपार्जित वास्तविक आय और 2016-17 से 2018-19 के अवधि के आगामी प्रशुल्क चक्र की आय के आकलनों को सकारण आदेश में हिसाब में ले लिया है, जैसा उक्त आदेश के साथ संलग्न अनुलग्नक 2 पर लागत विवरण में दर्शाया गया है।

## 21. सीएसए और सीसीएचए द्वारा उठाया गया मुद्दा

चूंकि वल्लारपदम में 115 हैक्टेयर को सेज घोषित किया गया, आईजीटीपीएल ने अपने उपस्करों के आयात में भारी लाभ उठाया है जो प्रचालन के लिए अनिवार्य थे क्योंकि सेज क्षेत्र के लिए उपस्कर आयात पर करों में छूट दी गई थी। ये लाभ आईजीटीपीएल को मिले ताकि ऐसे लाभों का कुछ हिस्सा शिपिंग भ्रातृत्व को भी दिया जाए। इसके अतिरिक्त आईजीटीपीएल पर आने वाले मेन लाइन पोतों को पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) में कोचीन पत्तन न्यास द्वारा रियायत दी जाती है जो अंतर्राष्ट्रीय पत्तनों के समान है और आईजीटीपीएल पर 14.5 मीटर का अनुरक्षण तलकषण आईजीटीपीएल पर कोई दायित्व डाले बिना कोचीन पत्तन न्यास द्वारा किया जाता है। और कि आईजीटीपीएल पर सुरक्षा केंद्रीय औद्योगिक सुरक्षा बल (सीआईएसएफ) द्वारा प्रदान की जाती है जिसके लिए लागत कोचीन पत्तन न्यास द्वारा वहन की जाती है। यह समझा जाता है कि आईजीटीपीएल इन प्रभारों को कोचीन पत्तन न्यास को देकर निपटान नहीं करता, जिससे सीआईएसएफ की सेवाओं को कोचीन पत्तन न्यास द्वारा वापस ले लिया गया है और इस प्रकार आईजीटीपीएल को अपनी निजी सुरक्षा तैनात करनी पड़ी है जो प्राकृतिक रूप से कम लागत की होगी। कोई भी लाभ जो वे प्राप्त कर रहे थे उन्हें कोचीन पत्तन न्यास के साथ या शिपिंग व्यापार/ग्राहकों/प्रयोक्ताओं के साथ साझा करना चाहिए था।

### विश्लेषण

21.1. आईजीटीपीएल ने पुष्टि की है कि इसने उपस्करों के आयात पर शुल्क में छूट प्राप्त की है। जैसा आईजीटीपीएल ने ठीक ही बताया है कि उपस्करों पर शुल्क में छूट से उपस्करों की पूंजीगत लागत कम हो गई होगी और परिणाम में नियोजित पूंजी पर आय में घटौती होगी तथा प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क कम हो जाता है। उपस्करों के आयात पर शुल्क में छूट के बिना पूंजीगत नियोजित पूंजी से 5 अगस्त, 2009 के पूर्व के प्रशुल्क आदेश में अनुमोदित प्रशुल्क और वृद्धि हुई होती। यह कहना अनावश्यक है कि प्रयोक्ताओं को उस हद तक लाभ हो रहा था।

21.2. चूंकि, आईजीटीपीएल पोत संबंधी प्रभारों की उगाही के लिए अधिकृत नहीं है, इसलिए पोत संबंधी प्रभारों पर सीओपीटी द्वारा यदि कोई छूट दी जाती है वह पूर्णतः आईजीटीपीएल को उपार्जित नहीं है।

21.3. जहां तक सीआईएसएफ द्वारा दी जा रही सुरक्षा पर व्यय का संबंध है, जिसके लिए लागत सीओपीटी द्वारा वहन की जाती है, आईजीटीपीएल ने पुष्टि की है कि सीआईएसएफ की लागत को प्रशुल्क परिकलन के लिए वास्तविक लागत में शामिल नहीं किया गया है।

## 22. सीएसए और सीसीएचए द्वारा उठाया गया मुद्दा

विश्लेषण यद्यपि आईजीटीपीएल अपने ग्राहकों से अनुचित प्रभार प्राप्त कर रहा है केवल कुछेक आयातकों/निर्यातकों को प्रोत्साहन दे रहा है वह भी केरल राज्य के बाहर के, जब हमने सूचना के अधिकार अधिनियम के अंतर्गत विभिन्न कंपनियों को दिये जा रहे प्रोत्साहनों का ब्यौरा मांगा, कोचीन पत्तन न्यास ने आईजीटीपीएल द्वारा दिये जा रहे प्रोत्साहनों का ब्यौरा नहीं दिया। कोचीन पत्तन न्यास यह जानता है कि इससे इन वर्षों में आईजीटीपीएल द्वारा उठाये जा रहे छिपे लाभों का प्रकटन हो जायेगा। इससे स्वतः यह पता चलता है कि लोक/शिपिंग व्यापार/पत्तन प्रयोक्ताओं की लागत पर वल्लारपदम आईजीटीपीएल टर्मिनल में कुप्रथायें और कुसंबंध पनप रहे हैं।

इस मुद्दे के प्रत्युत्तर में, आईजीटीपीएल ने हितधारकों की लागत पर किसी कदाचार और गलत संबंधों से इंकार किया है, जैसा इस आदेश के पहले के भाग में चर्चा की गई है। छूट के पहलू पर बाद के भाग में चर्चा की गई है।

### 23. सीएसए और सीसीएचए द्वारा उठाया गया मुद्दा

उपरोक्त व्योरो और तथ्यों के अतिरिक्त आईजीटीपीएल ने और बहुत से लाभ सरकार, कोचीन पत्त न्यास और अन्य सांविधिक प्राधिकरणों आदि से लिये हैं, परन्तु इनमें से कोई सा भी लाभ जनता अथवा पत्तन प्रयोक्ताओं से साझा नहीं किया है। आईजीटीपीएल अपने लाभ के लिये स्वयं उनका प्रयोग करता है। आईजीटीपीएल पर प्रहस्तित किये जाने वाले कार्यों पर भारी टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों को आरोपित करने से कर्गों के कम होने की सम्भावना है और यदि प्राधिकरण जैसे सांविधिक प्राधिकरणों द्वारा तत्काल हस्तक्षेप नहीं किया गया तो केरल में शिपिंग व्यापार प्रभार हैं और लाभ प्रस्तावित किये जाते हैं जो आईजीटीपीएल घरेलू ग्राहकों को दे पाने में असमर्थ रहा है।

ऊपर बताये गये कारणों से यह सादर निवेदन है कि इन अतिरिक्त मुद्दों को पहले से दायर समीक्षा याचिका के भाग के रूप में पठित किया जाये और समीक्षा की जाये तथा आईजीटीपीएल को इस स्तर पर पर दरो में और वृद्धि की अनुमति तब तक न दी जाये जब तक वे कार्यों का अनुमानित व्यापार प्राप्त नहीं कर लेते और इस प्राधिकरण से यह निर्देश जारी किया जाये कि वर्तमान टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार को घटाकर अन्य पड़ोसी पत्तों के प्रतिस्पर्धी बनाया जाये जिससे आईजीटीपीएल पर व्यापार की प्रमात्रा और बड़े और इससे केरल के सम्पूर्ण शिपिंग व्यापार को लाभ प्राप्त हो।

### विक्षेपण

23.1. आईजीटीपीएल ने सीएसईई और सीसीएचए द्वारा उठाये गए इस मुद्दे पर पर विस्तार में उत्तर दिया है, जैसा कि इस आदेश के पहले भाग में चर्चा की गई है।

23.2. जहां तक आईजीटीपीएल द्वारा सरकार, सीओपीटी और सांविधिक प्राधिकरणों से उठाये गए लाभों को न बांटे जाने की सूचना का संबंध है, इन पर पहले ही विस्तार से चर्चा की जा चुकी है। इसलिए यहां दोहराया नहीं जाता।

24. सीएसए और सीसीएचए, संयुक्त सुनवाई में उनके द्वारा दी गई दलीलों के संक्षिप्त सार के रूप में उनके जनवरी शून्य, 2017 के पत्र के द्वारा उठाया गया अतिरिक्त मुद्दा यह है कि केंद्र सरकार और मंत्रिमंडल ने नया महापत्तन प्राधिकरण बिल, 2016 पास कर दिसंबर, 2016 में संसद के समक्ष रखा है। सीसीएचए और सीएसए के अनुसार, नए विधेयक में, वर्तमान अधिनियम, की धारा 48 के अंतर्गत गठित प्राधिकरण को समाप्त कर एक नया न्यायिक प्राधिकरण बनाया जायेगा। उन्होंने यह भी कहा है कि भारत सरकार और संसद की मंशा की पूरी जानकारी रखते हुए और कि विधेयक प्राधिकरण को समाप्त करता है संसद में रखा गया है, इस प्राधिकरण को आईजीटीपीएल की प्रशुल्क वृद्धि की मांग पर विचार नहीं करना चाहिए था और जल्दबाजी में उनके पक्ष में आदेश नहीं करना चाहिए था। उन्होंने अनुरोध किया है कि नए महापत्तन प्राधिकरण विधेयक, 2016 के अनुसार नए प्राधिकरण के गठन तक की इस स्थिति में आईजीटीपीएल को वर्तमान दरों में वृद्धि की अनुमति न दी जाए और इसे प्रक्षेपित व्यापार प्राप्त करने को कहा जाए। उन्होंने प्रार्थना की है कि आईजीटीपीएल को टीएचसी घटाने का निदेश दिया जाए क्योंकि ये पहले ही काफी अधिक हैं।

### विक्षेपण

आईजीटीपीएल द्वारा दायर प्रशुल्क प्रस्ताव दिसंबर, 2016 में संसद में महापत्तन प्राधिकरण विधेयक, 2016 में पुनःस्थापित किये जाने की सूचना से काफी पहले इस प्राधिकरण द्वारा 17 सितंबर, 2016 को एक आदेश पारित कर दिया गया था। महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 अभी भी लागू है, जैसा कि यह प्राधिकरण महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, इस प्राधिकरण के समक्ष दायर प्रशुल्क प्रस्तावों को निपटाने हुए आदेश पारित करने को बाध्य है। यह प्राधिकरण महापत्तन न्यासों और उन पर प्रचालित बीओटी टर्मिनलों द्वारा दायर प्रस्तावों पर निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया और सरकार द्वारा समय-समय पर जारी उपयुक्त प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुपालन करने के पश्चात आदेश पारित करता है। इस प्राधिकरण द्वारा आईजीटीपीएल से प्राप्त प्रशुल्क प्रस्ताव सहित किन्हीं प्रशुल्क प्रस्तावों को निपटाने में कोई जल्दबाजी नहीं दिखाई है।

14.1. फैडरेशन ऑफ कॉयर एक्सपोर्टर्स एसोसिएशन और सीफूड एक्सपोर्टर्स एसोसिएशन ने बताया है कि आईजीटीपीएल कोयंबटूर, शिपुर और बंगलोर क्षेत्र के पोतवणिकों को विशेष छूट दे रहा है। उन्होंने आगे और बताया है कि यह काफी भेदभाव पूर्ण है क्योंकि आईजीटीपीएल केरल के नियमित निर्यातकों से अधिक प्रभार वसूल करता है। कॉयर बोर्ड ने बताया है कि तमिलनाडु निर्यातकों का छूट दी जाती है परन्तु यह परंपरागत केरल व्यापार को नहीं दी जाती। जब इन एसोसिएशनों की शिकायतों को आईजीटीपीएल को भेजा गया तो आईजीटीपीएल ने स्वीकार किया कि यह केरल के बाहर के प्रयोक्ताओं का व्यापार आकर्षित करने के लिए छूट दे रहा है। आईजीटीपीएल द्वारा इस संबंध में किये गये और आवेदन से, यह पता चलता है कि आईजीटीपीएल द्वारा केरल के प्रयोक्ताओं को दिये जा रहे प्रोत्साहन गैर-मैट्रिक किस्म के हैं जैसे काजू कार्गों के लिए अतिरिक्त निःशुल्क दिवस और मेन लाइन पोतों अथवा रेल से ही मूव होने वाले कंटेनरों को अतिरिक्त निःशुल्क दिवस/अनुमोदित अधिकतम दर में घटौती करके, गैर-मैट्रिक छूट केरल के प्रयोक्ताओं को दी जा रही है।

14.2. प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 के खंड 2.16.3 पत्तन प्रचालक को निम्न दरों की जनता को सूचना देने तथा ऐसी निम्न दरों में आगे और परिवर्तन होने पर जनता को सूचना देना जारी रखने की हिदायत देता है। आईजीटीपीएल ने खंड 2.16.3 के अनुपालन के बारे में कुछ नहीं बताया है। यह समय-समय पर यथापेक्षित सोच-विचार के लिए वाणिज्यिक निर्णय लेता है जैसा छूट/शिकायत/अतिरिक्त दिवस न कि खंड 2.16.3 के अंतर्गत अपेक्षानुसार/केरल के व्यापार की छूट को लेकर शिकायत और आईजीटीपीएल के उत्तर को लेकर शिकायत और

आईजीटीपीएल की ओर से छूट देने में पारदर्शिता की कमी है। इसलिए यह प्राधिकरण आईजीटीपीएल को यह सलाह देने को प्रवृत्त है कि छूट योजना यदि यह अब भेदभावपूर्ण है तो इसके बिना भेदभाव के कार्यान्वित करें, और केरल के व्यापार को आकर्षित करने के लिए मौद्रिक छूट देने पर विचार करें।

15. मामले की कार्यवाही के दौरान, सीएसएए और सीसीएचएए ने उपस्कर चालन लागत, तकनीकी सेवा शुल्क और मूल्याहस के बारे में भी कुछ मुद्दे उठाये। आईजीटीपीएल ने इन प्रत्येक मुद्दे का उत्तर दिया जिन पर पहले चर्चा की जा चुकी है। इन मुद्दों पर सकारण आदेश में विक्षेपण कर लिया गया है। सीएसएए और सीसीएचएए उन्हें देख सकता है।

16. जैसा कि पहले बताया गया है, आईजीटीपीएल ने 17 जनवरी, 2017 को आयोजित हुई संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित मुद्दे उठाये और प्राधिकरण को अनुरोध किया कि इन पर विचार करे और प्रशुल्क आदेश को प्रभावी करे। उन पर निम्नलिखित पैराओं में विचार किया जा रहा है:-

(i). आईजीटीपीएल द्वारा उठाया गया मुद्दा और हमारा विक्षेपण :

(क). पैरा संख्या 10 (iii) (1) (ख) (ii) (ख) – 929.74 लाख रु. की राशि का दिसंबर, 2009 से फरवरी 2011 तक का वास्तविक अतिरिक्त आईसीटीटी के घाटे के आकलन के प्रति 100% समायोजित किया गया है। भारत के महान्यायवादी के मत के अनुसार वित्तीय और वास्तविक प्रतिमान दोनों ही प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2005 के खंड 2.13 के प्रयोजन से हिसाब में लिये जाने चाहिए। 20% अतिरिक्त प्रचालक को रोके रखने की अनुमति होगी। केवल 20% के अतिरिक्त अतिरिक्त को ही प्रचालक और प्रयोक्ताओं के बीच समान रूप से बांटा जाना चाहिए।

पैरा संख्या 10(iii) (I) (ख)(ii) (ख) – में यथाअभिलेख बद्ध है, आईजीटीपीएल ने दिसंबर, 2009 से 17 फरवरी, 2011 तक आईजीसीटीटी पर अपने प्रचालन के लिए 929.74 लाख रु. का कुल अतिरिक्त अतिरिक्त दिखाया है।

यहां यह उल्लेख करना समीचीन है कि इस अवधि के वास्तविकों के विक्षेपण के लिए आरजीसीटीटी पर परिचालनों का कोई आकलन नहीं है, क्योंकि आईजीटीपीएल ने पिछले संशोधन के दौरान नवंबर, 2009 तक आरजीसीटीटी से प्रवास करने और जनवरी, 2010 से आईसीटीटीटी पर प्रचालन आरंभ करने का प्रस्ताव रखा था।

इस अवधि के वास्तविकों का विक्षेपण प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.13 के अंतर्गत नहीं आता जो पिछले प्रशुल्क आदेश में आकलनों के साथ वास्तविकों की तुलना की अपेक्षा करता है। अगस्त, 2009 आरजीसीटीटी की के लिए संकल्पित सुविधाओं और पूंजीगत लागत के साथ तुलनीय नहीं है अतः आईजीटीपीएल द्वारा भी तुलना न करके सही किया है।

पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, अपनायी गई पद्धति यह थी कि 2008-09 से 2009-10 (नवंबर, 2009 तक) की अवधि के लिए आरजीसीटीटी के संपूर्ण अतिरिक्त आकलनों को आईसीटीटीटी का प्रशुल्क निकालते समय आईसीटीटीटी के आकलित घाटे के प्रति समायोजित किया गया था। यही पद्धति, दिसंबर, 2009 से फरवरी, 2011 तक आरजीसीटीटी पर आईजीटीपीएल के प्रचालनों के लिए 929.74 लाख रु. के वास्तविक अतिरिक्त अतिरिक्त के संदर्भ से अपनायी गई थी। तदनुसार, दिसंबर, 2009 से 17 फरवरी, 2011 तक की अवधि के लिए आरजीसीटीटी पर वास्तविक प्रचालनों के आधार पर निर्धारित 929.74 लाख रु. का संपूर्ण अतिरिक्त अतिरिक्त को आईसीटीटीटी के प्रशुल्क में समायोजन के लिए सुविचारित कर लिया गया था। इस स्थिति को ध्यान में रखते हुए, यह प्राधिकरण 929.74 लाख रु. की राशि का 60 प्रतिशत स्वयं धारित करने के आईजीटीपीएल के अनुरोध को स्वीकार करने की स्थिति में नहीं है। इस प्राधिकरण की 10(iii)(I)(ख)(ii)(ख) में अभिलेखबद्ध को दोहराया जाता है।

(ख). पैरा 10 (iii) (II) (xvii) (क) – प्रक्षेपण में विदेशों और पोतांतरण कंटेनरों पर दी गई विभिन्न छूटों का प्राधिकरण के विश्लेषण में अलग रखा गया है और विदेशी तथा पोतांतरण कंटेनरों से आय का आकलन दरमानों में निर्धारित दरों पर किया गया है। ऐसी अलग रखी छूटों का कुल मूल्य 1551.7 लाख रु. है। इस कल्पित आय से प्रशुल्क में पात्र वृद्धि घट गई है।

#### विक्षेपण

जैसा पैरा 10(iii)(II)(xvii)(क) में अभिलेखबद्ध है, आईजीटीपीएल ने पोतांतरण कंटेनरों और कुछ विदेशी कंटेनरों के संबंध में रियायती दरों पर आय आकलित की है। प्रशुल्क निर्धारण की लागत जमा विधि के अंतर्गत प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 के द्वारा शामिल सभी वीओटी प्रचालकों के संबंध में, भावी प्रशुल्क चक्र के आय के आकलनों के लिए वर्तमान प्रशुल्क चक्र के आय के आकलनों के लिए वर्तमान प्रशुल्क पर सुविचार किया जाता है। जैसा पहले बताया गया है, आईजीटीपीएल प्रयोक्ताओं से, वह भी केरल के बाहर के, ऐसे अनुरोध प्राप्त होने पर मामला-दर-मामला आधार पर छूट का प्रस्ताव देता है, छूट प्राप्त दर केरल के बाहर के लिए स्थायी प्रशुल्क नहीं है और छूट दर एक अस्थायी तथ्य है। इसलिए, यह प्राधिकरण आय के आकलन के

लिए छूट प्राप्त दर पर सुविचचार करने के आईजीटीपीएल के अनुरोध को स्वीकार करने में असमर्थ है। यदि आईजीटीपीएल यह पुष्टि करता है कि छूट प्राप्त दरें अधिकतम दरें हैं, ऐसी दरों पर आय के आकलन के लिए सुविचार किया जा सकता है। उस स्थिति में, प्राधिकरण यह नोट करना चाहेगा कि पोतांतरण कंटेनरों और कुछेक विदेशी कंटेनरों के प्रशुल्क और ऊपर चले जायेंगे। जनवरी, 2016 से मार्च, 2019 की अवधि के दौरान आईजीटीपीएल द्वारा दी गई छूटों/रियायतों, यदि कोई हों, को महान्यायवादी की राय के अनुसार कल्पित आय के रूप में मान्यता नहीं दी जायेगी।

- (ग). पैरा 10 (iii) (II) (XIX) और 10 (xii) तथा प्रचालन व प्रत्यक्ष श्रम के साथ-साथ प्रबंधन श्रम पर वार्षिक वृद्धि आकलन पर हमारे 11% की पिछली वास्तविक प्रवृत्ति के आधार पर किये गए अनुरोध के प्रति 2.46% पर किया गया है। पात्र लागतों के निम्न स्तर पर प्रावधान करने से प्रशुल्क में पात्र वृद्धि कम हुई है।
- (घ). पैरा संख्या 10 (iii) (II) (xx) (ग) - हमने उपस्कर आर एण्ड एम व्यय पिछले वर्ष के साथ 3.82% वृद्धि का आकलन किया था, तथापि प्राधिकरण ने सिविल परिसम्पत्तियों का 1% और मकैनिकलन उपस्करों पर 2% पर सुविचार किया है जिससे व्यय 144.23 लाख रु. घट जाते हैं। लागतों में इस कल्पित घटौती से प्रशुल्क में पात्रता घट गई है।

### विश्लेषण

जैसा पैरा संख्या 10(ii)(xviii) में अभिलेखबद्ध है यहां 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 में अपेक्षित है की टर्मिनल प्रचालनों के व्यय आकलन भारत सरकार द्वारा यथाघोषित सभी वस्तुओं के लिए थोक मूल्य सूचकांक की वर्तमान गतिशीलता के संदर्भ में मूल्य अस्थिरता हेतु समायोजित यातायात के अनुरूप होनी चाहिए, वर्ष 2016-17 के दौरान निपटान किए जाने वाले प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 के अंतर्गत दायर प्रशुल्क मामलों के संबंध में प्राधिकरण द्वारा अपनाया गया वृद्धि गुणांक 2.46 प्रतिशत है। कुछ लागत मुद्दों के आकलन हेतु आईजीटीपीएल द्वारा लागू वार्षिक वृद्धि जैसी 11 प्रतिशत पर मानवशक्ति तथा 3.82 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि पर अन्य व्यय अनुमत स्तर से अधिक पाए गए। हमारे विश्लेषण में, वर्ष 2016-17 तथा 2018-19 के लिए आकलन को जहां भी आईजीटीपीएल द्वारा लागू वार्षिक वृद्धि बताए गए स्तर से अधिक है वहां संबंधित पूर्ववर्ती वर्षों के वास्तविक/आकलन से अधिक 2.46 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि गुणांक को लागू करते हुए संशोधित किया गया है। व्यय आकलन जो यातायात वृद्धि के अनुसार परिवर्तित होते हैं उन्हें आईजीटीपीएल द्वारा आकलित यातायात वृद्धि के लिए समायोजित किया गया है यह पद्धति सभी बीओटी प्रचालकों के व्यय प्रक्षेपणों के मामले में समान रूप से लागू की जाती है। आईजीटीपीएल ने ऐसी किसी असाधारण स्थिति का वर्णन नहीं किया है जिससे अन्य सभी मामलों में अपनायी गई पद्धति से विचलन किया जाये।

जहां तक सिविल परिसम्पत्तियां और यांत्रिक उपस्करों की मरम्मत और अनुरक्षण व्ययों का संबंध है, परिसम्पत्तियों के वर्तमान सकल ब्लॉक पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत आकलनों के लिए, 31 मार्च, 2016 को सूचित वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण लागत को आधार के रूप में लिया गया था और वर्ष 2016-17 से 2018-19 के प्रत्येक वर्ष के लिए 2.46% की वार्षिक वृद्धि लागू कर बढ़ाया गया था।

प्रस्तावित परिसंपत्तियों पर वृद्धिशील मरम्मत और अनुरक्षण लागत हिसाब में लेने के उद्देश्य से, अगले चक्र में जोड़ा जायेगा, मरम्मत और अनुरक्षण लागत सिविल परिसम्पत्तियों पर 1 प्रतिशत और यांत्रिक उपस्करों पर 2 प्रतिशत लागत का आकलन किया गया था। यह अन्य बीओटी कंटेनर टर्मिनल प्रचालकों के लिए अपनायी गई विधि के अनुरूप है। आईजीटीपीएल ने ऐसी किसी असाधारण स्थिति का वर्णन नहीं किया है जिसमें अन्य सभी मामलों में अपनायी गई पद्धति से विचलन किया जायें।

- (ड.). पैरा संख्या 10 (iii) (II) (xviii) - प्राधिकरण द्वारा लागत वृद्धि 2.46% सुविचारित की गई है, लेकिन प्रशुल्क में संशोधन का आवेदन दिसंबर, 2015 में दिया गया था। 2015-16 के लिए अनुज्ञेय लागत वृद्धि 3.82% थी, जिसे लागत प्रक्षेपण के लिए हमारे द्वारा अपनाया गया था। चूंकि प्रस्ताव की प्रक्रिया विलम्बित हो गई थी और 2016-17 में पूरी हुई, प्राधिकरण ने 2016-17 के लिए लागू लागत वृद्धि यानी 2.46% अपनायी गई है। अतः लागत वृद्धि को 2015-16 के लिए लागू यानी 3.82% दर लागू की जाए।

### विश्लेषण

आईजीटीपीएल द्वारा दायर मूल प्रस्ताव 16 दिसंबर, 2015 का था। आईजीटीपीएल द्वारा दायर संशोधित प्रस्ताव 30 जून, 2016 का था, जिस पर प्रशुल्क निर्धारण के लिए विचार किया गया। आदेश 17 सितंबर, 2016 को पारित किया गया आईजीटीपीएल से संशोधित प्रस्ताव प्राप्ति के लगभग ढाई महीने के अंतर के बाद।

प्रशुल्क निर्धारण प्रणाली के कुछेक क्षेत्रों में स्पष्टीकरण के लिए पारित 30 सितंबर, 2008 के कॉमन आदेश के अनुसार, आपवादिक मामलों में जब वित्तीय वर्ष में कोई बदलाव किसी मामले में इस प्राधिकरण द्वारा

निर्णय लिये जाने के समय और ऐसे निर्णय की अधिसूचना की तारीख के बीच होता है और यदि मध्यवर्ती अवधि में प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार थोक मूल्य सूचकांक के मूल्यों में संशोधन हो जाता है तो थोक मूल्य सूचकांक के लागू मूल्य और वार्षिक वृद्धि कारक ठीक प्रकार से दर्शाये जाने की सीमा तक संबंधित प्रशुल्क आदेश की समीक्षा की जायेगी। 17 सितंबर, 2016 का आदेश भारत के राजपत्र में राजपत्र संख्या 380 के द्वारा 14 अक्टूबर, 2016 को अधिसूचित हुआ। चूंकि आदेश की तारीख और अधिसूचना की तारीख एक ही वित्तीय वर्ष 2016-17 में पड़ती है अतः वर्ष 2016-17 के लिए 2.46 प्रतिशत के वृद्धि कारक पर सुविचारित है और वर्ष 2016-17 के दौरान निर्णित प्रशुल्क मामलों के लिए सुविचार में लिया गया है।

17.1. परिणाम में और ऊपर बताये गए कारणों के लिए और सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण आईजीटीपीएल के संशोधित दरमानों के भारत के राजपत्र में राजपत्र संख्या 380 दिनांक 14 अक्टूबर, 2016 द्वारा अधिसूचित 17 सितंबर, 2016 के प्रशुल्क आदेश संख्या टीएएमपी/81/2015 आईजीटीपीएल और भारत के राजपत्र में संख्या 408 दिनांक 15 नवंबर, 2016 में अधिसूचित 17 सितंबर, 2016 के सकारण आदेश संख्या टीएएमपी/81/2015 आईजीटीपीएल को दोहराता है। तदनुसार, सीएसए और सीसीएचए द्वारा दायर 17 नवंबर, 2016 के समीक्षा आवेदन का निपटान करता है।

17.2. जहां तक 4.5 प्रतिशत प्रतिवर्ष की वार्षिक प्रशुल्क वृद्धि पर प्रयोक्ताओं की चिंता का संबंध है, यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.16.1 के संदर्भ से 17 सितंबर, 2016 के आदेश के द्वारा अनुमोदित दरें अधिकतम स्तर की होती हैं, रियायतें और छूटें निम्न स्तर की। आईजीटीपीएल निम्न दरें प्रभावित करने और /तथा उच्च छूट/रियायत देने की शिथिलता का प्रयोग कर सकता है, जैसा कि यह व्यापार आकर्षित करने के लिए पिछले प्रशुल्क चक्र में कर रहा था।

17.3. आईजीटीपीएल को सलाह दी जाती है कि वह छूट योजना बिना भेदभाव तरीके से लागू करे तथा केरल के व्यापार को भी प्रमात्रा आकर्षित करने के लिए अधिकतम दरों पर मौद्रिक छूट दे।

17.4. आईजीटीपीएल को सलाह दी जाती है कि वह यातायात की प्रक्षेपित मात्रा प्राप्त करने के लिए सीओपीटी, प्रयोक्ताओं और प्रयोक्ता संगठनों से नियमित रूप से विचार विमर्श किया करें।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III /4/असा./54/17]

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

Mumbai, the 1<sup>st</sup> May 2017

**No. TAMP/85/2016-IGTPL.**— In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963, Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the review application filed by the Cochin Steamer Agents' Association (CSAA) and the Cochin Customs House Agents' Association (CCHAA) in compliance with the direction given in the Judgment dated 18 November 2016 by the Hon'ble High Court of Kerala on the Writ Petition (C) NO.37111 of 2016 filed by CSAA and the CCHAA to this Authority as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

**Case No. TAMP/85/2016-IGTPL**

**Cochin Steamer Agents' Association and**

**The Cochin Customs House Agents' Association -----**

**Applicants**

### QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

### ORDER

(Passed on this 12<sup>th</sup> day of April 2017)

This case relates to the direction given in the Judgment dated 18 November 2016 by the Hon'ble High Court of Kerala on the Writ Petition (C) NO.37111 of 2016 filed by Cochin Steamer Agents' Association (CSAA) and the Cochin Customs House Agents' Association (CCHAA) to this Authority to take a decision on the review application filed by petitioners viz., CSAA and CCHAA.

2.1. This Authority has passed an Order No.TAMP/81/2015-IGTPL dated 17 September 2016 disposing of the proposal received from the India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL) for general revision of its Scale of Rates (SOR). Considering the time involved for notifying (Speaking) Order along with the Scale of Rates, approved by this Authority, this Authority decided to notify only the revised Scale of Rates immediately. Accordingly, the Scale of Rates approved on 17 September 2016 was notified in the Gazette of India on 14 October 2016 vide Gazette No.380. It was stated in the said Notification that this Authority will notify the Speaking Order, in due course of time. Accordingly, this Authority notified the reasoned Speaking Order connected with disposal of the proposal of the IGTPPL for general revision of its SOR in the Gazette of India on 15 November 2016 vide Gazette No.408.

2.2. A copy of the said Order notifying the SOR and reasoned Speaking Order was also forwarded to IGTPPL, COPT and the stakeholders including CSAA and CCHAA vide our letters dated 19 October 2016 and 18 November 2016 respectively.

3. In this connection, it is relevant here to state that the CSAA vide its email dated 17 November 2016 has forwarded a review application of CSAA and CCHAA for review of Notification No. 380 dated 14 October 2016 notifying the revised of Scale of rates of the India Gateway Terminal Private Limited (IGTPPL).

4.1. Subsequently, with reference to the notification of the SOR of IGTPPL in the Gazette of India on 14 October 2016 vide Gazette No.380, the Cochin Steamer Agents' Association (CSAA) has, vide its letter dated 24 November 2016 (received by us on 28 November 2016) forwarded the Judgment Order passed by the Hon'ble High Court of Kerala on the W.P. (c) No.37111 of 2016 filed by the Cochin Steamer Agents' Association and the Cochin Customs House Agents' Association (CCHAA) along with a copy of its review application dated 17 November 2016 before this Authority to review the said Order.

4.2. Enclosing a copy of the Judgment Order dated 18 November 2016 passed by the Hon'ble High Court of Kerala, the CSAA stated that based on the High Court Order (page no.3 of the Judgment Order), the matter under the W.P. (C) No.37111 of 2016 has to be considered/ reviewed by TAMP within a month from the date of receipt of the judgment Order and accordingly, requested for personal hearing.

5.1. It is understood from the copy of Judgment dated 18 November 2016 on the Writ Petition (C) No.37111 of 2016 filed by CSAA and CCHAA that the CSAA and CCHAA have impleaded the Tariff Authority for Major Ports (TAMP) as Respondent No.1, Directorate General of Shipping as Respondent No.4, IGTPPL and Cochin Port Trust as other Respondents.

5.2. The operational part of the Judgment dated 18 November 2016 passed by the Hon'ble Shri Shaji P. Chaly in connection with the W.P. (C) No. 37111 of 2016 filed by the CSAA and CCHAA is reproduced below for ease of reference:

*"6. Therefore, there will be a direction to the 1<sup>st</sup> Respondent to take a decision on Ext.P7 **review after providing sufficient opportunity of hearing to the petitioners as well as all concerned within a month from the date of receipt of a copy of this judgment.** During the interregnum 50% of the enhanced rate alone shall be charged from the traders, and the balance 50% shall be collected by the 3<sup>rd</sup> Respondent and kept in an escrow account, which payments shall be guided by the Orders passed in the review."*

(Ext.P7 is true copy of the review petition filed before this Authority to review the Notification of Scale of rates vide Gazette No. 380 dated 14 October 2016 notifying the Order dated 17 September 2016.)

5.3. It is seen from the Judgment forwarded by CSAA that the Hon'ble High Court of Kerala vide its Order dated 18 November 2016 has disposed of the Writ Petition (C) No.37111 of 2016 filed by CSAA and CCHAA on 18 November 2016 on its admission itself.

6. Since the Hon'ble High Court of Kerala vide its Order dated 18 November 2016 has directed this Authority to review the tariff Order dated 17 September 2016 after providing sufficient opportunity of hearing to the petitioners as well as all concerned within a month from the date of receipt of a copy of this judgment, the review petition of CSAA and CCHAA dated 17 November 2016 to this Authority to review the IGTPPL Order No. TAMP/81/2015-IGTPL dated 17 September 2016 for notification of Scale of rates vide Gazette No. 380 dated 14 October 2016 was taken up as a separate tariff case.

7. The main points made by the CSAA and CCHAA in the review petition dated 17 November 2016 are summarized below:

- (i). The Scale of Rates notified in August 2009 are applied to the IGTPPL till date. However, the IGTPPL has arbitrarily and unilaterally demanded revision of Scale of Rates. The IGTPPL has proposed 6.98% increase over the existing tariff from 1 January 2016 with an annual increase of 6.98% from 1 April 2016 for each year 2016-17, 2017-18 and 2018-19.

After joint hearing held on 7 June 2016, IGTPPL has proposed 9.12% annual increase with effect from August 2016.

- (ii). The assessment of traffic estimate was less due to the under performance of IGTPPL. The container terminal handling charges were already high at IGTPPL and hence, the traffic is diverted to other ports like Tuticorin (PSA) and Chennai (DPW) as their terminal handling charges was 54% and 38% cheaper compared to IGTPPL. Further increase in rates will further increase the migration of traffic. The IGTPPL have not identified the real reason for their under performance. It is lack of marketing of services of IGTPPL and high terminal handling rates. Absorption of cost by increasing the claim would only decrease the existing traffic in IGTPPL.
- (iii). The IGTPPL has failed to get any volume in transshipment business which was entirely the responsibility of IGTPPL. IGTPPL has only attained 2% of volume as against projected 25%.
- (iv). IGTPPL has not disclosed the value of the Business related Assets which are entitled to a lower ROCE thereby claiming a higher ROCE on Business related Assets. Any compensation to IGTPPL by way of ROCE above 5.72% be not extracted from the trade but settled by the Government out of its own funds in accordance with any bilateral agreement.
- (v). The Authority has passed a non-speaking order disposing of the proposal filed by the IGTPPL for general revision of its SOR under Tariff Policy Guidelines, 2005 and allowing the tariff increase of 4.5% over the existing rates. The Authority while passing the impugned Order has failed to come to reasoning on why such a conclusion of allowing the revision of tariff is allowed and on why the objections raised by the COPT and the petitioners, were not considered. The impugned Order only has the concerns raised by the various parties including the petitioners and COPT and other associations and the reply comments given by the IGTPPL to the said concern. The Authority failed to give the justifiable reasoning on why the view of the IGTPPL was preferred to that of the petitioners and COPT and other associations.
- (vi). The container handling charge is already very high compared to all other neighboring ports. Summary of comparison of per container handling cost in each of the Major Ports in the country:

(in ₹)

Sl. No.	Name of the Port	Existing container handling charges per container 20' container	Container handling charges per 20' container at IGTPPL	Existing container handling charges per container 40' container	Container handling charges per 40' container at IGTPPL
1.	GTIPL, Mumbai	3551.00	6637.00	5384.00	9955.00
2.	JNPT, Mumbai	3935.00	6637.00	5960.00	9955.00
3.	NSICT, Mumbai	3706.25	6637.00	5616.87	9955.00
4.	CITPL, Chennai	3785.11	6637.00	5621.95	9955.00
5.	CCTPL, Chennai	3785.11	6637.00	5621.95	9955.00
6.	PSA Sical Terminal, Tuticorin	3220.24	6637.00	4557.00	9955.00
7.	DBGTPPL, Tuticorin	3157.24	6637.00	4735.56	9955.00



8.	VCTPL, Vizag	4222.00	6637.00	6334.00	9955.00
9.	KOPT	4287.00	6637.00	6431.00	9955.00

The terminal handling charges at the IGTPL is as follows:

	<b>20dv Actual</b>	<b>40dv Actual</b>	<b>20ref Actual</b>	<b>40hr Actual</b>
Pre-trip inspection			950.00	1300.00
Monitoring Charges			7930.00	11928.00
Wharfage	883.83	1325.73	883.83	1325.73
Lift Off at CY"	848.49	1272.73	848.49	1272.73
Lift On at CY"	848.49	1272.73	848.49	1272.73
Transport to HK	397.71	596.59	397.71	596.59
Gantry	3658.20	5487.00	3658.20	5487.00
Grand Total	6637.00	9955.00	15516.00	23183.00

Enforcement of Order passed by the Authority at this stage will further increase the terminal handling charges at the Port which will lead to further diversion of business from Kerala to other states.

- (vii). While passing the impugned Order, the Authority has failed to cross check on the genuineness of the assessment provided by the IGTPL. There was a specific contention raised by the CSAA in the reply dated 22 January 2016 challenging the assessment made by the IGTPL which was not considered by the Authority while passing the Order.

Assessment made by the CSAA in its letter dated 22 January 2016 is summarised below:

- (a). Actual realisation of traffic for the period 2010 to 2015 is only in the region of 31% of the projection made in 2009 considered for tariff fixation. IGTPL has not identified the reason for under performance in its tariff revision proposal.
  - (b). Actual transshipment traffic for the period 2010 to 2015 was in the range of 2% to 8% as against the projection of 25%. If 25% volume of transshipment traffic was achieved, the revenue would have been much higher.
  - (c). The ICTT deficit for the period April to December 2015 has been computed by taking the ROCE at 16% of the capital employed of ₹73,681 Lakhs for the whole year at ₹11,788.96 Lakhs whereas it ought to have been only for nine months period amounting to ₹8841.72 Lakhs resulting in an overstatement of deficit by ₹2947.27 lakh. There is computational error.
  - (d). Deficit for the period December 2009 to December 2015 aggregating to ₹240.80 crores has been factored in as an expenditure to be recovered from the trade in future by way of increase in tariff. Past deficit now sought to be recovered from the trade who will constitute a totally different segment is unreasonable and illegal.
  - (e). As per the data sourced from public domain of DP World, the ROCE to the IGTPL would be, restricted to the mean of the average ratios of return on Assets employed (4.56%) and Return on capital employed (6.87%) which is 5.72%  $[(4.56\% + 6.87\%)/2 = 5.72\%]$ .
- (viii). Cochin Port is of the considered view that one of the critical reasons for non-realization of volumes at ICTT is the exorbitant Terminal Handling Charges (THC) levied by the IGTPL." When the 2nd respondent / Cochin Port trust as the licensor itself claims that the non-realization of volumes at ICTT is due to higher Terminal Handling charges, further increasing the Terminal handling Charges without address the issue on merits is arbitrary and this would directly affect the Exim trade in Cochin.

8.1. Since the Hon'ble High Court of Kerala vide their Order dated 18 November 2016 directed this Authority to take a decision on Ext. P7C review application filed by CSAA and CCHAA after providing sufficient opportunity of hearing to the petitioners as well as all concerned within a month from the date of receipt of a copy of this judgment, the request made by the CSAA along with a copy of the Judgment dated 18 November 2016 of the Hon'ble High Court of Kerala was registered as a separate tariff case and consultation process was initiated as directed by the Hon'ble High Court of Kerala. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the CSAA letter dated 24

November 2016 along with a copy of review application dated 17 November 2016 and a copy of Judgment dated 18 November 2016 of the Hon'ble High Court of Kerala was circulated vide our letter dated 2 December 2016 to the COPT, IGTPL, concerned users/ user organisations seeking their comments by 7 December 2016.

8.2. We have received comments from the COPT and other users/ user organisations. The comments received from all users / user organisations were forwarded to the CSAA, CCHAA and IGTPL as feedback information. A summary of the comments received from the COPT, users/ user organizations and reply furnished by the IGTPL are tabulated below:

the comments received from the COPT, users/ user organizations and reply given by IGTPL are tabulated below

Sl. No.	Comments of the COPT and users / user organisations	Reply given by IGTPL															
1.	Cochin Port Trust (COPT)																
(i)	In response to the TAMP letter dated 13 June 2016 for additional information/ clarifications, the COPT has already furnished its comments on the proposal of IGTPL for general revision of SOR fixed by IGTPL vide letter dated 16 June 2016.	COPT has contented that ICTT has been envisaged as a Transshipment hub, the 2009 TAMP Order –ref clause 20 (xx) (a) records “Even the Cochin Port has agreed that ICTT operations is primarily to develop it as a transshipment hub...’.															
(ii).	COPT is of the view that, volumes at ICTT can grow only if competitive Tariffs are ensured. The ICTT has been envisaged with three distinct roles; a Hub Port for Transshipment, a Regional Terminal and a Sub Continental Gateway; promoting Regional and Hinterland cargo through competitive Tariff is a prerequisite for attracting Transshipment cargo.	Without exceeding the ceiling rates which are determined by TAMP, we are offering competitive tariff by offering discounts/rebates for transshipment as well as OD Cargo.  Further, we promote regional and hinterland cargo by general and specific/targeted discounts. IGTPL has been giving various discounts and incentives to the local Kerala trade such as extended free storage days for import /export containers, additional free days for cashew cargo, additional free days for containers moving through main line vessels or rail. The local trade has also benefited from the increased mainline/direct vessel calls as it brings down the transit time and overall cost for the exporter/importer.															
(iii).	The COPT requested the Hon’ble Authority to review the Tariff Proposal submitted by the IGTPL for the operation of ICTT, and not to allow the hike in the Tariff sought. It was also requested that the Hon’ble Authority may impress upon the IGTPL to reduce their Proposed Tariff by at least 30% before approval so that the Terminal Handling Charges (THC) at ICTT is competitive with that of the ports in the region.	The Kerala state has a limited industrial base and there has been very slow growth of Kerala market/cargo base. For IGTPL to improve the volumes and make the port an attractive port call option for a mainline vessel, we have to look at cargo from hinterland in Tamilnadu and Karnataka. In order to divert such cargo IGTPL has deployed its marketing team in Tamilnadu and Karnataka to meet the customers in the hinterland and provide solutions to them. There were many challenges highlighted by the customers like Walayar check post crossing delays, higher cost of transportation to Cochin viz a viz Tuticorin, higher freight cost of shipping lines compared to other ports like Chennai and Tuticorin, etc. With assistance from the appropriate authorities, the Walayar check post issue for sealed containers was sorted. Further, in order to mitigate the overall cost differences we have offered rate equalization scheme to these customers so as to persuade them and get their supply chain readjusted towards Cochin from other ports and we have met with great amount of success as evidenced by our growth rate. Details of IGTPL growth in comparison to the South India market growth is given below: <table><tr><th></th><th colspan="2">ICTT Cochin</th><th colspan="2">South India Market</th></tr><tr><th>Financial Year</th><th>TEUs</th><th>YoY Growth</th><th>TEUs</th><th>YoY Growth in %</th></tr><tr><td>2009-10</td><td>289,380</td><td></td><td>1,866,851</td><td></td></tr></table>		ICTT Cochin		South India Market		Financial Year	TEUs	YoY Growth	TEUs	YoY Growth in %	2009-10	289,380		1,866,851	
	ICTT Cochin		South India Market														
Financial Year	TEUs	YoY Growth	TEUs	YoY Growth in %													
2009-10	289,380		1,866,851														

		2010-11	312,189	7.9%	2,025,647	8.5
		2011-12	337,053	8.0%	2,336,892	15.4
		2012-13	334,925	(0.6)%	2,338,687	0.1
		2013-14	346,204	3.4%	2,325,049	(0.6)
		2014-15	366,376	5.8%	2,519,960	8.4
		2015-16	419,550	14.5%	2,708,676	7.5
		Apr-Dec-2015YTD	306,264		2,001,104	
		Apr-Dec-2016YTD	366,859	19.8%	2,225,546	11.2
		<p>As the aforesaid table demonstrates, the volumes at ICTT have shown constant growth. IGT is in a position to attract additional cargo from the hinterlands of Tuticorin and Chennai by offering excellent quality of service and products besides rate equalization measure schemes. The detailed comments on the various marketing efforts of IGTPL have been given in our earlier letters. The volume handled by ICTT is steadily growing and it may be noted that IGTPL is successful in diverting cargo originally routed through Chennai/Tuticorin. As given in above table the comparative growth in the recent past is proof of the efforts in attracting and promotion of regional and hinterland cargo. Therefore, the allegation that THC is not competitive is not correct.</p> <p>Tariff at Major ports is regulated and is fixed by TAMP as per applicable Guidelines. The guidelines prescribe the methodology of computation of permissible tariff. For IGTPL tariff is determined by the Tariff Authority for Major Ports under the 2005 guidelines after considering the investment made / capital employed and the projections of volume handled. COPT has commented that the ICTT tariff should be competitive with that of the ports in the region. It may be noted that all the ports in region are regulated by TAMP. The tariff for each port is fixed by the authority based on its applicable tariff guidelines and deployed infrastructure/capital employed. Hence, it is natural that the tariff of each port would be different. The comparison made are therefore not valid, more over the terminals are completely different in terms of facilities provided, infrastructure, operational productivity etc.</p> <p>CoPT's request for 30% reduction of tariff is neither substantiated by any logical reasons nor substantiated with reference to any provisions under the applicable guidelines. As mentioned earlier the tariff of IGTPL is competitive and trade friendly as evident by the growth in volumes.</p> <p>It may not be out of place to point out that while on the one hand COPT challenges THC charged by IGTPL as being on the higher side, on the other hand COPT continues to levy vessel related charges at rates which are one of the highest in the region. In fact, with effect from 3rd June 2016 COPT further enhanced the vessel related charges by another 5%. Thus, it is submitted that COPT's objections to the THC charged by IGTPL at ICTT is counter-intuitive.</p>				

<b>2.</b>	<b>Indian Chamber of Commerce and Industry (ICCI)</b>	
(i).	The IGTPPL container handling charges at Vallarpadam with the Handling Charges in Major Ports elsewhere in the Country has been numbered and pointed out in the writ petition filed by CCHA and CSAA.	Points raised by Indian Chamber of Commerce & Industry confirm to the points raised by CSAA and CHAA in their petition dated 17/11/2016. We reiterate our comments given to the petition vide our letter dated 12/01/2017 as and request to you to treat the same as response to the letter dt. 08/12/2016 of Indian Chamber of Commerce and Industry also.
(ii).	It is a known fact that a large number of businesses are opting to use Tuticorin Port (PSA) and Chennai port (DPW) which charges 54% and 34% less respectively as compared to Vallarpadam. The port has already lost a considerable number of businesses due to this and an additional increase in the charges will not only bring the business even lower but also put the future and existence of this natural port in jeopardy.	
(iii).	We firmly believe that, TAMP aims at the betterment of Ports in every possible way that it could and treat every single major port in the Country with equal importance. Unfortunately the decision of increasing the Charges again to an already uncompetitive and limping port (based on Handling Charges) gives the impression of a complete disregard and lack of intent.	
(iv).	The decision has not only made the port users question the credibility of the port but also has thrown the possibility of requesting TAMP to reduce the already existing rates, out of the window. In this regard we hereby confirm our stand with CCHAA and CSAA.	
(v).	Also we request you to do the needful so that the concerned authorities show justice to the clause held by the Supreme Court in Assistant Commissioner Tax Department, Works Contract & Leasing Kota Vs. M/S Shukla and Brothers (2010) 4 SCC 785, that <i>“The orders passed by the authorities should give reason for arriving at any conclusion showing proper application of mind”</i>	
<b>3.</b>	<b>Cashew Export Promotion Council (CEPC)</b>	
(i).	The cashew exports are mostly taking place through Cochin, Tuticorin, Mangalore, Chennai, Goa and Visakhapatnam. While comparing the handling charges of major ports, it could be seen that the charges in Cochin are very high (almost double in most cases) compared to Tuticorin or any other ports. This is detrimental to the industry. We therefore request that the IGTPPL may be directed to lower their handling charges on par with other major ports like Tuticorin, Chennai, etc.	We confirm that the charges applicable at ICTT are fixed and approved by TAMP as per guidelines and IGTPPL is not levying any charge for the services rendered at ICTT without the approval of TAMP.
(ii).	Since Kerala is the major cashew processing centre, naturally cashew products were exported / imported through Cochin. Due to high charges, many of the exporters / importers have shifted their transactions to nearby ports. Considering this fact, IGTL has to charge reasonable rate from the users. It is evident from the table submitted by the Petitioners that IGTL is charging an exorbitant rate when compared to the other nearby ports i.e. the terminal handling charges levied at IGTPPL are about 54% to 38% higher comparing to the other nearby ports like Tuticorin and Chennai, respectively.	Faced with an unfavourable Industrial climate cashew factories in Kerala have been shutting down and moving to Kanyakumari over the years. Once the Industries shifted and the larger share of the requirements were towards the Kanyakumari factories the cargo from Cochin port began to shift to Tuticorin due to proximity which is just 133 kms, whereas the distance to Cochin is approx 300 kms and lesser transportation rates. West Africa Cashew sometimes needed drying and the climatic condition in Tamilnadu were favourable as well as the cost of warehousing was also high in Kerala compared to Tamilnadu which led the traders to shift their

		<p>warehousing to Tamil Nadu.</p> <p>To reduce the impact of the lower warehousing costs at Tamil Nadu , IGTPL has been providing 14 days free storage for all cashew imports .Besides ,we have been working with shipping lines to bring direct main line services to Cochin so that Cochin trade can benefit from better freight rates and transit time as the feedering and transshipment is eliminated from the cost of a shipping line and also transship cashew cargo to other ports like Mangalore, Tuticorin etc. In 2017 Jan we attracted the first direct vessel of CMA (the third largest carrier in the world) from Africa to Cochin which discharged 900 TEUS of cargo for local delivery and transshipment.</p> <p>IGTPL is levying the charges fixed and approved by TAMP after due review process and as per applicable guidelines.</p> <p>The CEPC is comparing the tariff with the tariff of other ports. Such comparisons are not valid as the tariff for each port have been fixed by the Authority based on its deployed infrastructure/capital employed and the applicable tariff guidelines.</p> <p>The growth in volumes at IGTPL has been significant. The growth in the last few years in comparison with the South India growth is as below:</p> <table><tr><th rowspan="2">Financial Year</th><th colspan="2">ICTT Cochin</th><th colspan="2">South India Market</th></tr><tr><th>TEUs</th><th>YoY Growth</th><th>TEUs</th><th>YoY Growth in %</th></tr><tr><td>2009-10</td><td>289,380</td><td></td><td>1,866,851</td><td></td></tr><tr><td>2010-11</td><td>312,189</td><td>7.9%</td><td>2,025,647</td><td>8.5</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>337,053</td><td>8.0%</td><td>2,336,892</td><td>15.4</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>334,925</td><td>(0.6)%</td><td>2,338,687</td><td>0.1</td></tr><tr><td>2013-14</td><td>346,204</td><td>3.4%</td><td>2,325,049</td><td>(0.6)</td></tr><tr><td>2014-15</td><td>366,376</td><td>5.8%</td><td>2,519,960</td><td>8.4</td></tr><tr><td>2015-16</td><td>419,550</td><td>14.5%</td><td>2,708,676</td><td>7.5</td></tr><tr><td>Apr-Dec-2015YTD</td><td>306,264</td><td></td><td>2,001,104</td><td></td></tr><tr><td>Apr-Dec-2016YTD</td><td>366,859</td><td>19.8%</td><td>2,225,546</td><td>11.2</td></tr></table>	Financial Year	ICTT Cochin		South India Market		TEUs	YoY Growth	TEUs	YoY Growth in %	2009-10	289,380		1,866,851		2010-11	312,189	7.9%	2,025,647	8.5	2011-12	337,053	8.0%	2,336,892	15.4	2012-13	334,925	(0.6)%	2,338,687	0.1	2013-14	346,204	3.4%	2,325,049	(0.6)	2014-15	366,376	5.8%	2,519,960	8.4	2015-16	419,550	14.5%	2,708,676	7.5	Apr-Dec-2015YTD	306,264		2,001,104		Apr-Dec-2016YTD	366,859	19.8%	2,225,546	11.2
Financial Year	ICTT Cochin			South India Market																																																				
	TEUs	YoY Growth	TEUs	YoY Growth in %																																																				
2009-10	289,380		1,866,851																																																					
2010-11	312,189	7.9%	2,025,647	8.5																																																				
2011-12	337,053	8.0%	2,336,892	15.4																																																				
2012-13	334,925	(0.6)%	2,338,687	0.1																																																				
2013-14	346,204	3.4%	2,325,049	(0.6)																																																				
2014-15	366,376	5.8%	2,519,960	8.4																																																				
2015-16	419,550	14.5%	2,708,676	7.5																																																				
Apr-Dec-2015YTD	306,264		2,001,104																																																					
Apr-Dec-2016YTD	366,859	19.8%	2,225,546	11.2																																																				
4.	Federation of Coir Exporters Association (FICEA)																																																							
(i).	With deep regret, we wish to inform you that the cost of handling cargo through IGTPL is going up every day. We the Coir Exporters based in Alleppy. Located 60 kms away from Cochin are purely dependent upon the Cochin Port for our exports and imports. With wafer thin margins, high production cost and militant labour forces makes the survival of the coir industry in Kerala questionable. Also we are left with no option, but to ship through the Cochin Port (IGTPL), the only port in Kerala.	We confirm that all the charges applicable at ICTT are fixed and approved by TAMP as per guidelines and IGTPL is not levying any charge without the approval of TAMP. Please note that the Tariff fixed by TAMP is the ceiling limit and IGTPL can offer discounts on the tariff for attracting customers. Commercial calls as required are taken from time to time and certain considerations like discounts /rebates/extra free period for import/export/mainline.																																																						
(ii).	On several occasions, we have requested IGTPL to reduce handling charges but all were turned fertile under the pretext of TAMP's Orders. We are very sure that TAMP will help us by instructing IGTPL																																																							

	to lower their rates. In addition to the TAMP approved rates, IGTPL is also charging us on various heads, such as SSR (Special Service Request) which are also increased along with the TAMP notifications.	
(iii).	We also understand from the notification that IGTPL is permitted to increase their charges by 4.5% every April, for another 3 years. We would also like to bring to your kind notice that due to heavy charges in Cochin Port, IGTPL is offering special discounts to shippers of Coimbatore, Thirupur and Bangalore area. This is highly discriminatory to when they collect higher charges from regular exporters of Kerala who supports the Cochin Port fully. This is an act of injustice to the EXIM trade in Kerala which will propel the Kerala Entrepreneurs to cross borders, set up factories there to do business profitably.	
(iv).	In these circumstances, we strongly appeal that the TAMP will consider our request to withdraw the increase in handling charges and will take necessary steps to refund the excess amount the Cochin Port have already collected.	
<b>5.</b>	<b>Coimbatore Custom House and Steamer Agents Association (CCHSAA)</b>	
(i).	Cochin is the only port in the south where THC is on the upswing every year.	No comments.
(ii).	When compared to Chennai and Tuticorin the THC as of now is the highest while IGTPL is increasing the THC every year. They are also reimbursing as an incentive to shippers from the revenue accrued as THC. Increasing THC on one side and passing on the same on the other side is unproductive.	
(iii).	Cochin is turning uncompetitive on account of the high THC.	
(iv).	Volumes can increase only on a competitive tariff and currently the tariffs are uncompetitive. This is primarily because there is only single terminal with a monopoly whereas if there are multiple terminals there would be competition and rates would be reasonable as in other locations.	
(v).	Custom Brokers throughout India could not revise their service charges for decades together and are running slow by increasing their volumes only and similarly terminal operators should focus on new business to increase their revenue instead of keeping on burdening the existing users which is not at all an acceptable approach.	
(vi).	We are also given to understand that they are applying for another upward revision during the next financial year 2017-18 which will compound matters further.	
<b>6.</b>	<b>Seafood Exporters Association of India (SEAI)</b>	
(i).	Day by day the cost of handling cargo thru IGTPL – Cochin is going up. The Seafood Exporters Association of India, Kerala Region are based in Cochin and are utilizing the Facilities of Cochin Port for many years. While the international market remains stagnant, we are compelled to	We confirm that all the charges applicable at ICTT are fixed and approved by TAMP as per guidelines and IGTPL is not levying any charge without the approval of TAMP. Please note that the Tariff fixed by TAMP is the ceiling limit and IGTPL can offer discounts on the tariff for attracting customers.

	compromise on our product cost. There are Free on Board Cargo as well as prepaid cargo for which we are forced to depend on the Cochin Port Trust due to the nature of the commodity which is perishable in nature and we are left with no option but to load only thru IGTPPL.	Commercial calls as required are taken from time to time and certain considerations like discounts/ rebates/extra free period for import/ export/mainline extra are offered to various customers.
(ii).	Apart from this SEAI has reiterated the comments made by FICEA brought out earlier.	
7.	<b>Emirates Cement Limited (ECL)</b>	
(i).	We are a white cement manufacturer based in Kerala. We are importing raw materials from abroad and processing and packing in our factory. We are importing on an average of 25*20' containers every month from various countries. Our two major competitors are located in Kerala Border/Tamilnadu. They are also procuring raw materials from the same source and clearing it through Tuticorin and Chennai ports. Since these commodities are essential for consumers of Kerala, the margins are maintained with very minimum levels, and we have to be very serious on every expenses. The only option for us is to make use of the facilities in Cochin port/IGTPPL and by making this choice we are compelled to pay higher charges to Terminal.	We confirm that the charges applicable at ICTT are fixed and approved by TAMP as per guidelines and IGTPPL is not levying any charge for the services rendered at ICTT without the approval of TAMP.
(ii).	Since the clearing charges at Chennai and Tuticorin ports are low our competitors are gaining the advantage and selling across Kerala state we are unable to improve our products selling in Kerala, jeopardizing the Kerala industry itself. The above issues are pointed out many times to Cochin Port Authorities and IGTPPL authorities and on various occasions, but did not fetch any positives results. There is no one to compete with terminal activities in Cochin region, unlike Chennai or Tuticorin, and IGTPPL being the monopoly operator, EXIM trade in Kerala are forced to pay and abide by the Charges levied by Terminal authorities.	
(iii).	Therefore, we humbly request you to direct IGTPPL to equalize the tariff with other major port to safe guard the interest of business community in Kerala and to promote EXIM trade in this region.	
8.	<b>Federation of Indian Cashew Industry</b>	
(i).	We, are a national association of the Cashew Industry in India, with its head Quarters in Kollam, Kerala with members in all cashew processing states of India. Cashew exports are mainly from Kerala through Cochin and Tuticorin ports. After shifting the container terminal to Vallarpadam, our members had to bear additional costs of transportation and other charges in Cochin compared to Tuticorin / Mangalore.	We confirm that all the charges applicable at ICTT are fixed and approved by TAMP as per guidelines and IGTPPL is not levying any charge without the approval of TAMP.  Please note that the tariff increase of 125% is spread over a period of more than 12 years and similar to the increase in tariff of ports in South India over that period.
(ii).	Our members are made to incur additional expense for both imports and exports. Our markets purely depend on international prices and every cost added adversely to operate from neighboring states. This also creates heavy loss to the cashew industry in Kerala.	We further submit that the nature of the investment as well as the time of investment at Chennai port is different when compared to the expenditure incurred at ICTT for which reason Chennai port charges a lower tariff. At Chennai, the investments

(iii).	<p>Please find herewith details of imports to Kerala via Cochin and Tuticorin.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>IMPORTS</th><th>EXPORTS</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>2014-15</b></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Cochin Port</td><td>2,13,106 M.T (12,535 TEU Approx.)</td><td>68,150 M.T (4369 TEU Approx.)</td></tr> <tr> <td>Tuticorin Port</td><td>4,63,279 M.T (27,251 TEU Approx.)</td><td>22,169 M.T (1,421 TEU Approx.)</td></tr> <tr> <td><b>2015-16</b></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Cochin Port</td><td>1,57,905 M.T (9,289 TEU Approx.)</td><td>50,652 M.T (3,246 TEU Approx.)</td></tr> <tr> <td>Tuticorin Port</td><td>4,51,593 M.T (26,564 TEU Approx.)</td><td>17,503 M.T (1,122 TEU Approx.)</td></tr> </tbody> </table>		IMPORTS	EXPORTS	<b>2014-15</b>			Cochin Port	2,13,106 M.T (12,535 TEU Approx.)	68,150 M.T (4369 TEU Approx.)	Tuticorin Port	4,63,279 M.T (27,251 TEU Approx.)	22,169 M.T (1,421 TEU Approx.)	<b>2015-16</b>			Cochin Port	1,57,905 M.T (9,289 TEU Approx.)	50,652 M.T (3,246 TEU Approx.)	Tuticorin Port	4,51,593 M.T (26,564 TEU Approx.)	17,503 M.T (1,122 TEU Approx.)	<p>in the wharf &amp; yard were made by the port trust much before handing over to the operators. Besides, the investments at Chennai were made by the operators much prior in time to the investments made in Cochin. These facts have contributed to lowering of costs at these ports which in turn has resulted in lower tariff.</p> <p>IGTPL and DP World have been taking all efforts globally as well as regionally to promote ICTT and convince shipping lines to make direct calls to ICTT. Since the commencement of operations at ICTT 6 mainline services started calling at ICTT providing direct connections with Australia, Europe, South East Asia, Far East, Middle East, East &amp; West Mediterranean etc.</p>
	IMPORTS	EXPORTS																					
<b>2014-15</b>																							
Cochin Port	2,13,106 M.T (12,535 TEU Approx.)	68,150 M.T (4369 TEU Approx.)																					
Tuticorin Port	4,63,279 M.T (27,251 TEU Approx.)	22,169 M.T (1,421 TEU Approx.)																					
<b>2015-16</b>																							
Cochin Port	1,57,905 M.T (9,289 TEU Approx.)	50,652 M.T (3,246 TEU Approx.)																					
Tuticorin Port	4,51,593 M.T (26,564 TEU Approx.)	17,503 M.T (1,122 TEU Approx.)																					
(iv).	The imports through Cochin has dropped down by 25.9% against 2.52% through Tuticorin, while the exports have gone down by 25.7% and 21% respectively.																						
(v).	The THC at Cochin Port during the year 2005 was about ₹2950/20' and now it has reached to ₹7500/- approx. It's more than 125% and it is surprising for us to know that while IGTPPL keeps on increasing their charges to customers across Kerala, they are giving incentives to customers in other state, means that they themselves realize that their costs are higher.	Please note that the duty exemptions received by IGTPPL had resulted reduced cost of capital employed and resultant reduction in tariffs approved by TAMP.																					
(vi).	We stress a point that charges levied by the subsidiary of DPW in Chennai, (CCTPL – DPW) is only 40% of the charges in Cochin. It should also be noted that attracting new services to U.S- that contributes to more than 22% of the total trade- could not be met by IGTPPL. We understand that the cost structure in operating through IGPL is the major cause for shipping lines to avoid Cochin in their US trade calls.																						
(vii).	After considering IGTPPL as SEZ unit, none of the shippers or importers are benefited in anyway, but for the duty exemptions received by IGTPPL for their equipments brought from other countries.																						
(viii).	We strongly condemn the recent hike imposed by IGTPPL in the behest of TAMP order and request your goodselve to kindly reconsider our request to maintain the old existing rates of 2015 at least.																						
9.	<b>The Cochin Chamber of Commerce and Industry</b>																						
(i).	We, the Cochin Chamber of Commerce & Industry represent the major shipping community in Kerala and write to you requesting you to re- consider the order revising the Terminal Handling Charges at the IGTPPL, Cochin w.e.f. 20th November 2016. Since the inception of the International Container Transshipment Terminal at Vallarpadam, our members have had to bear the additional costs of Transportation and the increased handling charges in Cochin. A comparison of the rates with those of the nearby ports at Tuticorin and Mangalore have forced many of our members and the trade to operate from neighbouring ports which is seriously affecting the prospects of the Cochin Port.	<p>IGTPL is levying the charges fixed and approved by TAMP after due review process and as per applicable guidelines.</p> <p>The CCCI is comparing the tariff with the tariff of other ports ,such comparisons are not valid as the tariff for each port have been fixed by the authority based on its deployed infrastructure / capital employed and the applicable tariff guidelines . The allegation of the petitioners that business is moving away from IGTPPL is not supported by the actual facts of the volumes .As mentioned in our earlier letters the growth in volumes at IGTPPL has been significant .The growth in the last few years in comparison with the South India growth is as below:</p>																					



		<table><tr><td></td><td colspan="2">ICTT Cochin</td><td colspan="2">South India Market</td></tr><tr><td>Financial Year</td><td>TEUs</td><td>YoY Growth</td><td>TEUs</td><td>YoY Growth in %</td></tr><tr><td>2009-10</td><td>289,380</td><td></td><td>1,866,851</td><td></td></tr><tr><td>2010-11</td><td>312,189</td><td>7.9%</td><td>2,025,647</td><td>8.5</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>337,053</td><td>8.0%</td><td>2,336,892</td><td>15.4</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>334,925</td><td>(0.6)%</td><td>2,338,687</td><td>0.1</td></tr><tr><td>2013-14</td><td>346,204</td><td>3.4%</td><td>2,325,049</td><td>(0.6)</td></tr><tr><td>2014-15</td><td>366,376</td><td>5.8%</td><td>2,519,960</td><td>8.4</td></tr><tr><td>2015-16</td><td>419,550</td><td>14.5%</td><td>2,708,676</td><td>7.5</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Apr-Dec-2015YTD</td><td>306,264</td><td></td><td>2,001,104</td><td></td></tr><tr><td>Apr-Dec-2016YTD</td><td>366,859</td><td>19.8%</td><td>2,225,546</td><td>11.2</td></tr></table>		ICTT Cochin		South India Market		Financial Year	TEUs	YoY Growth	TEUs	YoY Growth in %	2009-10	289,380		1,866,851		2010-11	312,189	7.9%	2,025,647	8.5	2011-12	337,053	8.0%	2,336,892	15.4	2012-13	334,925	(0.6)%	2,338,687	0.1	2013-14	346,204	3.4%	2,325,049	(0.6)	2014-15	366,376	5.8%	2,519,960	8.4	2015-16	419,550	14.5%	2,708,676	7.5						Apr-Dec-2015YTD	306,264		2,001,104		Apr-Dec-2016YTD	366,859	19.8%	2,225,546	11.2
	ICTT Cochin		South India Market																																																											
Financial Year	TEUs	YoY Growth	TEUs	YoY Growth in %																																																										
2009-10	289,380		1,866,851																																																											
2010-11	312,189	7.9%	2,025,647	8.5																																																										
2011-12	337,053	8.0%	2,336,892	15.4																																																										
2012-13	334,925	(0.6)%	2,338,687	0.1																																																										
2013-14	346,204	3.4%	2,325,049	(0.6)																																																										
2014-15	366,376	5.8%	2,519,960	8.4																																																										
2015-16	419,550	14.5%	2,708,676	7.5																																																										
Apr-Dec-2015YTD	306,264		2,001,104																																																											
Apr-Dec-2016YTD	366,859	19.8%	2,225,546	11.2																																																										
(ii).	<p>This diversion of trade has resulted in great difficulties to our traditional industries like Coir, Cashew, Tea, Coffee, Spices &amp; Extracts whose exports are mainly from Kerala through the Cochin Port. Our markets are purely dependent on international prices and any additional cost incurred affects the competitiveness of our products in the International market.</p>	<p>Given below are the container volumes of these commodities at Cochin from 2011 to 2016 in TEU's as given in Cochin Chamber of Commerce Statistics. The 2016 Figures include actuals from Jan-Nov and estimates for December</p> <table><tr><td>Commodity</td><td>2011</td><td>2012</td><td>2013</td><td>2014</td><td>2015</td><td>2016</td></tr><tr><td>Coffee &amp; Coffee Product Exports</td><td>5,193</td><td>4,445</td><td>3,690</td><td>3,366</td><td>3,346</td><td>3,265</td></tr><tr><td>Raw Cashew Imports</td><td>17,693</td><td>15,950</td><td>13,600</td><td>12,477</td><td>9,874</td><td>5,935</td></tr><tr><td>Coir &amp; Coir Product Exports</td><td>11,068</td><td>11,069</td><td>11,247</td><td>13,812</td><td>13,694</td><td>21,879</td></tr></table> <p><u>Coir &amp; Coir Products Volume:</u> As can be seen from the above, the volume of Coir &amp; Coir products exports have actually increased. We have improved our volumes of Coir and Coir Products by 60% through our aggressive marketing efforts by deploying our marketing people in the coir cargo generating areas and offering a very competitive supply chain solution.</p> <p><u>Coffee Volume:</u> Coffee is produced largely in Karnataka i.e. in Chikmagalur, Kodagu and Hassan and they account for 72% of coffee production, followed by Kerala at 20% and Tamilnadu 5% and Andhra 3%.</p> <p>Earlier part of the Coffee cargo from Karnataka used to come to Cochin as the roads to Mangalore port was not good and the frequencies of feeder vessels were low.</p> <p>The comparative distance of the coffee production areas to Mangalore and Cochin port is as below:</p> <table><tr><td>Distance in KMs</td><td>Mangalore</td><td>Cochin</td><td>Variance</td></tr><tr><td>Chikmagaluru</td><td>153</td><td>494</td><td>341</td></tr><tr><td>Kodagu</td><td>153</td><td>346</td><td>193</td></tr><tr><td>Hassan</td><td>174</td><td>464</td><td>290</td></tr></table> <p>The slot rates charged by the feeder vessel operator from Mangalore were also high making the ocean freight rates higher at Mangalore compared to Cochin. Thus the overall cost including transportation, freight etc., Cochin was at an advantageous position. With new feeder services starting at Mangalore, the vessel class have now improved further the feeder slot rates dropped to</p>	Commodity	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Coffee & Coffee Product Exports	5,193	4,445	3,690	3,366	3,346	3,265	Raw Cashew Imports	17,693	15,950	13,600	12,477	9,874	5,935	Coir & Coir Product Exports	11,068	11,069	11,247	13,812	13,694	21,879	Distance in KMs	Mangalore	Cochin	Variance	Chikmagaluru	153	494	341	Kodagu	153	346	193	Hassan	174	464	290																
Commodity	2011	2012	2013	2014	2015	2016																																																								
Coffee & Coffee Product Exports	5,193	4,445	3,690	3,366	3,346	3,265																																																								
Raw Cashew Imports	17,693	15,950	13,600	12,477	9,874	5,935																																																								
Coir & Coir Product Exports	11,068	11,069	11,247	13,812	13,694	21,879																																																								
Distance in KMs	Mangalore	Cochin	Variance																																																											
Chikmagaluru	153	494	341																																																											
Kodagu	153	346	193																																																											
Hassan	174	464	290																																																											

less than half, which resulted in drop of shipping line ocean freight rates. The resulting effect was that due to a reduced ocean freight difference and higher transportation rate (to higher distance), coming to Cochin was no longer financially favorable as the cost difference in transportation for a TEU is in the range of INR 17,000-18000/- (INR 43000 to Cochin and INR 25,000 to Mangalore from Chikmanglur for a 20ft). However, IGTPPL still gets volumes from the Karnataka Coffee producing belt and has more or less maintained volumes over the past few years.

Cashew Volume: Faced with an unfavorable Industrial climate cashew factories in Kerala have been shutting down and moving to Kanyakumari over the years. Once the Industries shifted and the larger share of the requirements were towards the Kanyakumari factories the cargo from Cochin port began to shift to Tuticorin due to proximity which is just 133 kms, whereas the distance to Cochin is approx. 300 kms and lesser transportation rates. West Africa Cashew sometimes needed drying and the climatic condition in Tamilnadu were favorable as well as the cost of warehousing was also high in Kerala compared to Tamilnadu which led the traders to shift their warehousing to Tamil Nadu.

To reduce the impact of the lower warehousing costs at Tamil Nadu, IGTPPL has been providing 14 days free storage for all cashew imports. Besides, we have been working with shipping lines to bring direct main line services to Cochin so that Cochin trade can benefit from better freight rates and transit time as the feedering and transshipment is eliminated from the cost of a shipping line and also transship cashew cargo to other ports like Mangalore, Tuticorin etc. In 2017 Jan we attracted the first direct vessel of CMA (the third largest carrier in the world) from Africa to Cochin which discharged 900 TEUs of cargo for local delivery and transshipment.

We are also enclosing the relevant newspaper articles for your records as evidence supporting the same.

Tea Volume: Our volumes have been stable from 2011 to 2015. 2016 saw a drop of 9% and this is due to a drop in production in South India which increased purchase price for the exporter and at the same time an over-supply in international market caused a drop in international prices the combined effect of same drove down exports.

Tea production and exports through Cochin from 2011-16

	2011	2012	2013	2014	2015
Tea Production South India (MKgs) (Source Tea Board)	240	239	242	242	228
Exports Through Cochin (Teus)	7,922	7,279	7,145	7,223	7,199
	2016	Drop	2015-16	2016-17	Drop

		2016 Vs. 2015	(Apr- Sep)	(Apr- Sep)	
Tea Production South India (MKgs) (Source Tea Board)	NA	NA	130	114	12%
Exports Through Cochin (Teus)	6,557	9%	3559	3265	8%

The article in Economic times dated 14/11/2016 may be referred here wherein for the period of Apr-Sep 2016-17 Financial year there has been a drop in production in South India.

<http://economictimes.indiatimes.com/news/economy/agriculture/tea-production-in-india-increases-by-18-74-per-cent/articleshow/55416724.cms>

Quote

The estimated tea production during 2016-17 (Apr-Sep) is arrived at 795.89 M. Kgs., as against 795.86 M. Kgs of corresponding period. Production in North India is at 681.54 M.Kgs., an increase of 15.71 M.Kgs while South India production is at 114.35 M.Kgs., a decline of 15.68 M.Kgs. The estate factory production in North India increased by 1.57% while it declined by 9.51% in South India, thereby all India decline of 0.04%. BLF production in North India increased by 4.07%, while it declined by 15.78%.

Unquote

The article in Economic times dated 10/01/2017 may be referred here wherein it has been mentioned that production in Kenya had improved by 50% thereby creating over supply in the international market

<http://economictimes.indiatimes.com/markets/stocks/news/tea-stocks-perk-up-but-experts-remain-cautious/articleshow/56437587.cms>

Quote

Kenya saw an over 50% increase in production in the last year which was responsible for an oversupply and fall in tea prices in the international market.

Unquote

Chart below shows the steep drop in prices in 2016  
[https://ycharts.com/indicators/world\\_tea\\_price](https://ycharts.com/indicators/world_tea_price)



		<p>Spices Volume:</p> <table><tr><th></th><th>2011</th><th>2012</th><th>2013</th><th>2014</th><th>2015</th><th>2016</th></tr><tr><td>Spices</td><td>6,223</td><td>6,897</td><td>7,131</td><td>7,235</td><td>8,101</td><td>7,227</td></tr></table> <p>2011-2014 Volume of spices has been stable over the years. As per data of CCCI there is a drop in volumes in 2016 however when we checked the exporter wise details we could find that all the major exporters volumes have grown and it was noted as exports of Eastern Condiments was updated under cargo: foodstuff. If this volume of approx. 400 TEUs is added to the 2016 spices volumes then there is very less difference in the 2015 and 2016 volumes of spices.</p> <p>Balance difference is in the pepper exports as the pepper production has been very low with a negative growth of 47% as estimated by Spices Board for the period Apr-Sep 2016 vs 2015. This has had an impact on spice exports from India.</p>		2011	2012	2013	2014	2015	2016	Spices	6,223	6,897	7,131	7,235	8,101	7,227
	2011	2012	2013	2014	2015	2016										
Spices	6,223	6,897	7,131	7,235	8,101	7,227										
(iii).	The IGTPPL has issued a notice for increased Terminal Handling Charges (THC) and other charges in Vallarpadam terminal w.e.f. 20th November, 2016. In effect, the THC at Cochin Port which, in the year 2005 was about Rs. 2950 and has steeply risen to approximately Rs. 7500/-today.	<p>CCCI has wrongly mentioned the tariff , the correct tariff for a 20ft container is as under, taking common exchange rate of 1USD =Rs 67</p> <p>Scale of Rates applicable As on 21 October 2005 Gaz. No. 145-Rs 3544/ Scale of Rates applicable As on 15 November 2016 Gaz. No. 408- Rs 6480/</p> <p>IGTPL is charging tariff as determined by TAMP. The service levels /quality of service received by the Customers at ICTT is not comparable to the services provided at RGCT. All stakeholders have benefitted from the increased berth productivity, lower truck turnover time, faster vessel turnaround etc. at ICTT. The benefits are evident from the increased volumes</p>														
(iv).	Although the TAMP had approved these ceiling rates after a joint hearing with the stakeholders, we feel that the representations and suggestions from Exporters, Importers and trade bodies like ours have been not taken into consideration while arriving at these increased rates.	The TAMP Notification dated 24 October 2016 vide which the Speaking Order was notified gives the details of the various consultations done by TAMP.														
(v).	It is also alarming to note that while the IGTPPL has been steadily increasing the rates to the existing customers of Cochin Port in Kerala, they have been providing incentives or discounts to their customers in ports like Tuticorin, Chennai and Mangalore which is a further acknowledgement of their own higher rates in Kerala.	The Kerala state has a limited industrial base and there has been very slow growth of Kerala market/cargo base. For IGTPPL to improve the volumes and make the port an attractive port call option for a mainline vessel, we have to look at cargo from hinterland in Tamilnadu and Karnataka. The infrastructure such as rail connectivity and four lane highway connectivity have also been provided recognizing the need to attract cargo from areas beyond Kerala. In order to divert such cargo IGTPPL have deployed its marketing team in Tamilnadu and Karnataka to meet the customers in the hinterland i.e. trade outside Kerala and work out solutions for them. There were many challenges highlighted by the customers like Walayar check post crossing delays, higher cost of transportation to Cochin viz a														

viz Tuticorin, higher freight cost of shipping lines compared to other ports like Chennai and Tuticorin, etc. With assistance from the ministry the Walayar check post issue for sealed containers were sorted and in order to mitigate the overall cost differences we have offered rate equalization scheme to these customers so as to persuade them and get their supply chain readjusted towards Cochin from other ports and as may we have met with great amount of success as evidenced by our growth rate. Details of IGTPPL growth in comparison to the South India market growth is given below

Financial Year	ICTT Cochin		South India Market	
	TEUs	YoY Growth	TEUs	YoY Growth in %
2009-10	289,380		1,866,851	
2010-11	312,189	7.9%	2,025,647	8.5
2011-12	337,053	8.0%	2,336,892	15.4
2012-13	334,925	(0.6)%	2,338,687	0.1
2013-14	346,204	3.4%	2,325,049	(0.6)
2014-15	366,376	5.8%	2,519,960	8.4
2015-16	419,550	14.5%	2,708,676	7.5
Apr-Dec-2015YTD	306,264		2,001,104	
Apr-Dec-2016YTD	366,859	19.8%	2,225,546	11.2

The cargo from hinterland is crucial for increasing the volumes, as only significant volumes can create interest in shipping lines to begin mainline vessels calls at Cochin. Hence we offer some rate equalization measures to divert business to the terminal looking at the long term prospect and benefit to trade despite the present financial burden on IGTPPL. Presently the hinterland volumes comprise of 9% of the total volume handled, we have projected this will grow to 13.5% in 2017. It should be noted that TAMP has not considered these projected rate equalization measures as deductions from its estimation of projected revenue for tariff revision.

IGTPPL has been giving various discounts and incentives to the local Kerala trade also, such as extended free storage days for import /export containers, additional free days for cashew cargo, additional free days for containers moving through main line vessels or rail. The local trade also benefits from the increased mainline/direct vessel calls as it bring down the transit time and overall cost for the exporter/importer.

The CCCI contention that proving of ‘incentives or discounts to their customers in ports like Tuticorin, Chennai and Mangalore which is a further acknowledgement of their own higher rates in Kerala’ does not recognize the need for rate equalization measures nor has CCCI acknowledged the various discounts and incentives also being given to local Kerala along with the benefits of having increased mainline/direct vessel calls.

(vi).	Declaration of the IGTPL as a SEZ unit has not been beneficial for the shippers or exporters in any way other than for the duty exemptions received by the IGTPL for their equipment brought in by them.	It is true that IGT had availed of duty exemption for import of equipment etc. in accordance with the Law. However, it should be noted that the duty exemptions received by IGTPL had resulted in reduced cost of capital employed and tax exemptions have reduced the operating costs, the resultant reduction in tariffs approved by TAMP which benefitted the trade. The CCCI contention that the declaration of IGTPL as SEZ has not been beneficial for shippers or exporters is not correct.
(vii).	The proposed rate of increase of 4.5% till 31 <sup>st</sup> March and a further increase of 4.5% will make Cochin the port with the highest Terminal Handling Charges in India. The direct effect of enforcing the increased THC will be that the exporters / importers would be compelled to move their containers to other neighbouring ports to avoid the high Terminal Handling Charges at Cochin resulting in loss of business to the trading fraternity in Cochin / Kerala.	It is submitted that Terminal Handling Charges by the Operator is only one of factors considered by shippers for movement of containers. In spite of the allegation that THC is on the higher side, IGT is in a position to attract additional cargo from the hinterlands of Tuticorin and Chennai by offering excellent quality of service and products.

8.3. In response to our request for sending comments on the review application filed by the CSAA and CCHAA, the IGTPL has, vide its letter dated 10 March 2017 forwarded its comments. A summary of the points made by the CSAA and CCHAA in its review application and response of IGTPL are tabulated below:

Sr. No.	Points made by the CSAA and CCHAA in review application	Reply given by IGTPL
(i).	The 1st petitioner is the association representing the Steamer Agents representing the shipping lines operating in Cochin Port through whom the containers are imported / exported. The petitioner is represented by its President, Mr Prakasan K, who is competent to file this writ petition. The 2nd petitioner is the body representing the interest of the Customs House Agents (CHA), who are the clearing and forwarding agents of importers and exporters functioning in Cochin Port and protect the legitimate interest of its members in discharging their duties and responsibilities as licensed Custom House Agents at the Sea Port and Air Port of Cochin and to promote over all export/import trade through Cochin Sea Port & Airport. The 2nd petitioner is represented by its secretary, Mr Andrew Antonio Fernandez	We have no comments.
(ii).	The 2nd respondent is Cochin Port Trust, a Major Port functioning under the Major Port Trusts Act, 1963. As per a BOT (Build Operate Transfer) license agreement with the 2nd respondent Cochin Port, the 1st respondent /India Gateway Terminal Pvt. Ltd constructed an International Container Transshipment Terminal (ICTT) at Vallarpadam and the same is now being operated by the 1st respondent at Vallarpadam, which is notified as a Special Economic Zone (SEZ). The 3rd respondent is the statutory Maritime authority, appointed by Govt. of India under the Merchant Shipping act 1958 and is responsible for implementation of the provisions of the act including implementation of various international Conventions, relating to safety requirements and other mandatory requirements of International Maritime Organization.	We have no comments.

(iii).	<p>After the 3rd respondent came into existence, this Hon'ble Authority/TAMP vide its Order No TAMP/25/2008-IGTPL dated 5th August 2009 had passed an Order approving the Sale of Rates (SOR) applicable to the 3rd respondent and the same was notified on 11/08/2009. The said SOR of IGTPPL which was notified on 11 August 2009 and the said sale of rates are being applicable to the 1st respondent till date. However, the 1st respondent has now arbitrarily and unilaterally demanded revision of Scale of Rates and sends a letter dated 16/12/2015 with a proposal for general revision of its SOR. In the said proposal, the IGTPPL has proposed 6.98% increase in the existing tariff from 1 January 2016 with an annual increase of 6.98% from 1 April 2016 for each years 2016-17, 2017-18 and 2018-19.</p>	<p>we state that the petitioners have mentioned "The 1st respondent has now arbitrarily and unilaterally demanded revision of scale of rates ..." We would like to point out that the scale of rates approved vide TAMP Order ref. TAMP/25/2008-IGTPL dated 5th August 2009 was valid only upto 31st December 2015. For the foregoing reason and in accordance with the TAMP Guidelines we filed an application for revision of tariff. Thereafter TAMP extended the validity of expired tariff from time to time till conclusion of the tariff revision proceeding. The tariff as applicable on 1st January 2015 continued to be applicable upto 20th November 2016. We state that the application for revision of scale of rates was made as per TAMP Guidelines and is subject to review and verification by TAMP. Thus, the same was not an arbitrary or unilateral demand as alleged by petitioners.</p>
(iv).	<p>A joint hearing was conducted on 07/06/2016 and the 1st respondent has furnished a letter dated 30/06/2016 with the revised cost statement and has proposed 9.12% annual increase in tariff with effect from August 2016. Further, the 3rd respondent has proposed an annual increase of 9.12% from 1 April 2017 onwards for the years 2017-18 and 2018-19.</p>	<p>We submit that our application made on 16/12/2015 was circulated by the tariff authority to all stakeholders. The comments received by TAMP from the stake holders was forwarded to us for our comments. Vide our letter dated 23rd March 2016, we responded to comments of all stakeholders, except comments of Coimbatore Custom House and Steamer Agents Association whose comments we had not received then. TAMP has recorded receipt of IGTPPL's response in Clause 5.1 of the Speaking Order. TAMP held a joint hearing on 7 June 2016 and a summary of comments received from stakeholders and arguments made in relation to the revision application is appended to the Speaking Order. Importantly the stakeholders requested that the then existing tariff be maintained for a year. Since the then existing tariff rates expired in December 2015 but the revised tariff rates came into effect only from 20th November 2016, the stake holders request of maintaining the then existing tariff rate for a year was in fact met with. Based on TAMP's direction to update the actual performance upto March 2016 and to adopt the prevailing exchange rate, giving effect to the TAMP order TAMP/4/2004-Genl dated 19th May 2016, appropriate revision in estimates based on actuals upto March 2016 and the opinion given by Attorney General on the applicability of surplus/deficit of previous cycle, IGTPPL revised the tariff revision application and submitted the same on 28th June 2016. Based on the revision in IGTPPL's application and given that the earliest date of applicability of tariff revision would be 1st August 2016, the proposal put a request for tariff increase of 9.12% w.e.f from 1st August 2016, thereafter proposed YOY increase 9.12% from 1st April onwards for 2017-18 and 2018-19 respectively. It should be noted that the Speaking Order in clause 10 records that a conclusion has been arrived at based on the totality of information collected during the processing of the case and its analysis. It must be noted that the petitioners have also confirmed that TAMP has given proper and sufficient opportunities to all stake holders to express their concerns.</p>
(v).	<p>The petitioner have submitted a reply dated 21/01/2016 against the proposal of the 1st respondent for the Sale of Rate. The true copy of the reply dated 21/01/2016 issued by the petitioner to the 1st respondent is produced herewith and marked as Exhibit P1. In the said reply, the</p>	<p>We state that we submitted to TAMP on 23rd March 2016 a detailed reply to the 1st petitioner's letter dated 22 January 2016 and 2nd petitioner's letter dated 12 January 2016. Since we have not been given a copy of the referred letter dated 21 January 2016, we presume that petitioners are referring to the letter dated 22 January 2016. Copy of</p>

petitioner had stated that the assessment for generating traffic was less due to the under performance of IGTPPL as the container terminal handling charges were already high at IGTPPL and hence the goods and traffic are diverted to other ports like Tuticorin (PSA) and Chennai (DPW) as their terminal handling charges was 54% and 38% cheaper compared to IGTPPL. It was further contented that further increase in rates will further increase the migration of traffic and that IGTPPL have not identified the real reason for their under performance which is lack of marketing of services of IGTPPL and high terminal handling rates and absorption of cost by increasing the claim would only decrease the existing traffic in IGTPPL. It was further stated that IGTPPL has failed to get any volume in transshipment business which was entirely the responsibility of IGTPPL and that IGTPPL has only attained 2% of volume as against projected 25%. The petitioner further disputed the computation of deficit in actual returns and also the fact that IGTPPL have not disclosed the value of the Business Related Assets which are entitled to a lower ROCE thereby claiming a higher ROCE on Business Related Assets and any compensation to IGTPPL by way of ROCE above 5.72 % be not extracted from the trade but settled by the Government out of its own funds in accordance with any bilateral agreement. It was also contended that a proper Business Plan must be implemented to substantially increase the revenues of IGTPPL by increasing the volume of traffic by better utilization of available facilities, an aggressive marketing of the terminal and offering very competitive rates of tariff and thereby making IGTPPL the First Choice Terminal and to drop any proceeding for increasing the rates at IGTPPL.

our reply to TAMP are enclosed herewith and marked as Annexure A.

Year	Chennai		Tuticorin		Cochin	
	Volume	Growth %	Volume	Growth %	Volume	Growth %
2014	1,532,723	3.86%	545,605	10.52%	362,590	5.43%
2015	1,535,800	0.20%	598,239	9.65%	391,951	8.10%
2016	1,517,168	-1.21%	638,345	6.70%	480,145	22.50%

IGTPPL and DP World have been taking all efforts to market ICTT globally as well as regionally/locally. It should also be noted that historically the market and hinterland at Cochin has been smaller as compared to that available to the ports at Chennai and Tuticorin. Further, it should be noted that the volumes, cargo mix and investments at each of these ports are different hence not comparable. In any event, notwithstanding the various allegations made by the petitioners, the fact is that volumes have/ are growing at ICTT as indicated in the table above. The volume for the period January to December 2016 is 480145 Teus as compared to 391,951 Teus for the period January to December 2015, which is a growth of 22.5%. The corresponding growth at Chennai port is 0.60% and at Tuticorin port is 6.95%.

Further, TAMP has approved the tariff being charged at Chennai, Tuticorin and Cochin and the approval are based on the same guidelines i.e. TAMP Guidelines.

As can be seen from the volume growth at Cochin in the table above we state that the petitioners' contention that increase in tariff will divert traffic to other ports is flawed. After commencement of ICTT, several mainline services have started calling at ICTT; contributing to the volume growth. Our volume estimates for future periods also indicate growth of 12.38% to 17.55%. CoPT has also indicated that the estimates are reasonable as recorded in clause 6(A)(4). The volume growth also supports our views (as stated in our reply dated 23rd March 2016) that container traffic is dependent on several factors including, mainline connectivity, terminal productivity etc. Non realization of volumes were and are mainly due to growth of capacities at Colombo, non availability of draft, poor feeder connectivity due to comparatively higher VRC, sluggish South Indian market with growth of 0% to 8%, non availability of adequate CFS facilities and also other cost factors outside/beyond IGTPPL control but which influence the shipper's/consignees' decision of which port to use.

It is also surprising that the 1st petitioner (Steamer Agents), who represent the Shipping Lines (who actually move the containers) view bringing of volumes to ICTT as "entirely the responsibility" of IGTPPL. This is despite the fact that the 1st petitioner is well aware that IGTPPL is offering the most competitive TP tariff and (because the tariff fixed by TAMP is the ceiling limit) IGTPPL has, for attracting customers, been offering discounts to transshipment as well as OD Cargo.



		<p>The petitioner has also contended that the computations submitted by IGTPPL do not disclose the value of Business Related Assets. These assets are explained under TAMP Guidelines clauses 2.9.7 &amp; 2.9.8 more particularly stated in Form 4 as “Assets created for supporting business i.e. Hospitals, Schools etc.” Since IGTPPL does not have any asset in this category, IGTPPL is not required to disclose the same in the computations.</p> <p>Petitioners’ demand that returns in excess of ROCE of 5.72% (recommended by the petitioners) settled by Government of India out of its own fund is not in accordance with the existing guidelines. TAMP may appropriately advise the petitioners.</p>																
(vi).	Whereas this authority has passed a non- speaking order disposing of the proposal filed by the 1st respondent for general revision of its SOR under Tariff Policy Guidelines, 2005 and allowing the tariff increase of 4.5% over the existing rates. The True copy of the order dated 17/09/2016 passed by TAMP is produced herewith and marked as Exhibit P2. The Exhibit P2 order was published in Government Gazette as Gazette Notification No 380 on 17/10/2016. Based on Exhibit P2 order, the 1st respondent has issued Trade Notice No 16 dated 20/10/2016 informing that the new scale of rate will be applicable for all containers arriving at terminal operated by the 1st respondent with effect from 20/11/2016. The true copy of the trade notice No 16 dated 20/10/2016 is produced herewith and marked as Exhibit P3.	We deny that TAMP has passed a non speaking order disposing of our application for revision of scale of rates. While we confirm the issuance and notification of the Order and the issuance of trade notice bearing no. 16 dated 20 October 2016 (on the basis of the scale of rates as approved by TAMP in the Order)we submit that after the notification of the Order, the Speaking Order was also notified. We reiterate the contents of paragraph 2 hereinabove. A copy of the Speaking Order is enclosed herewith and marked as Annexure B.																
(vii).	It is respectfully submitted that the impugned Exhibit P2 order was passed by this Hon’ble Authority without considering the facts stated by the petitioner and 2nd respondent / Cochin Port and other trading bodies. If the operation of Exhibit P2 comes into effect, it will affect the Exim trade in Cochin as operational cost and the terminal handling cost in Cochin will further increase resulting in loss of business to the shipping trade at Cochin as the IGTPPL itself has admitted that their charges are much higher than that of Tuticorin and Chennai. Further the container handling charges is already very high at the 1st respondent port / terminal compared to all other neighbouring ports and imposing further charges is an additional burden on the shippers / exporters which will detrimentally affect the trade bodies and affect the EXIM operation of Cochin / Kerala as the Shippers/ exporters will prefer other Indian ports which are charging much less charges than doing shipment through 3rd respondent. The below is a comparison of per container handling cost in each of the Major Ports in the country.	We deny that TAMP passed the Order without considering the facts stated by the Petitioner and 2nd Respondent. It may also be noted that whilst we had made an application requesting 9.12% increase in tariff, after considering and rationalizing all the facts and figures, TAMP permitted an increase of only 4.5%. This sanctioned increase translates into a nominal increase of ₹298 per 20ft and ₹448 per 40ft. Further, the stakeholder’s request that the then existing tariff be maintain for a year was also met with as the revised tariff rates came into effect only from 20th November 2016.. Further, in relation to the THC at ICTT, it should be noted that the investments and costs at ports of Chennai and Tuticorin are different; hence not comparable. In any event, the tariff at Chennai, Tuticorin, and Cochin are determined by TAMP based on TAMP Guidelines in a transparent method. TAMP’s attention is drawn to the DG Shipping advisory to shipping lines dated 7 September 2016 for bringing transparency in transaction costs in EXIM trade and restricting certain charges from being levied.																
		We further submit that the nature the investment as well as the time of investment at Tuticorin and Chennai ports are different when compared to the expenditure incurred at ICTT for which reason Tuticorin and Chennai ports charge a lower tariff. At Tuticorin and Chennai, the investments in the wharf & yard were made by the port trust much before handing over to the operators. Besides, the investments at Tuticorin and Chennai were made by the operators much prior in time to the investments made in																
		<table><tr><td>Sl No</td><td>Name of the Port</td><td>Existing Container handling charges per container 20 ft</td><td>Container handling charges per container 20 ft</td><td>Existing Container handling charges per container 40 ft</td><td>Container handling charges per container 40 ft</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>					Sl No	Name of the Port	Existing Container handling charges per container 20 ft	Container handling charges per container 20 ft	Existing Container handling charges per container 40 ft	Container handling charges per container 40 ft						
Sl No	Name of the Port	Existing Container handling charges per container 20 ft	Container handling charges per container 20 ft	Existing Container handling charges per container 40 ft	Container handling charges per container 40 ft													

			container	at IGTPL	container	at IGTPL	Cochin. These facts have contributed to lowering of costs at these ports which in turn has resulted in lower tariff. Further, as mentioned in paragraph 7D above, various factors arising from the terminal and other trade stake holders also contribute to the growth or decline of container traffic.
1	Gateway Terminal India Pvt. Ltd, Mumbai	3,551.00	6637.00	5,384.00	9,955.00		
2	Jawaharlal Nehru Port Trust, Mumbai	3,935.00	6637.00	5,960.00	9,955.00		
3	Nhava Sheva International Container Terminal, Mumbai	3,706.25	6637.00	5,616.87	9,955.00		
4	Chennai International Terminal Private Ltd, Chennai	3,785.11	6637.00	5,621.95	9,955.00		
5	Chennai Container Terminal Pvt. Ltd, Chennai	3,785.11	6637.00	5,621.95	9,955.00		
6	PSA SICAL Terminal Limited, Tuticorin	3,220.24	6637.00	4,557.00	9,955.00		
7	Dakshin Bharat Gateway Terminal Pvt. Ltd, Tuticorin	3,157.24	6637.00	4,735.56	9,955.00		
8	Visakha Container Terminal Pvt. Ltd, Vizag	4,222.00	6637.00	6,334.00	9,955.00		
9	Kolkata Port Trust	4,287.00	6637.00	6,431.00	9,955.00		
The terminal handling charges at the 3rd respondent terminals is as follows:							
		20dv Actual	40dv Actual	20ref Actual	40hcr Actual		
	Pre-trip inspection			950.00	1300.00		
	Monitoring Charges			7930.00	11928.00		
	Wharfage	883.83	1325.73	883.83	1325.73		
	Lift Off at CY”	848.49	1272.73	848.49	1272.73		
	Lift On at CY”	848.49	1272.73	848.49	1272.73		
	Transport to HK	397.71	596.59	397.71	596.59		
	Gantry	3658.20	5487.00	3658.20	5487.00		
	Grand Total	6637.00	9955.00	15516.00	23183.00		
(viii).	The container handling charges for shipment of container at the 3rd respondent is ₹6637.00 for 20ft containers and ₹9955.00 for 40 ft containers which is already higher compared to the other ports and the neighbouring ports like Chennai and Tuticorin are handling containers at a fairly lower price. Enforcement of Exhibit P2 order passed by this authority by the 1st respondent at this stage will further increase the terminal handling charges at the Port which will lead to further diversion of business from Kerala to other states.						
(ix).	It is respectfully submitted that the Exhibit P2 order dated 17/09/2016 passed by this authority is a non speaking order and hence in violation of the principal of Natural justice. It is held by the Supreme Court in Assistant Commissioner, Commercial Tax Department, Works Contract & Leasing, Kota v. M/s Shukla & Brothers (2010) 4 SCC 785 that “the orders so passed by the authorities should give reason for arriving at any conclusion showing proper application of mind”. In						
It is once denied that the Order is a non speaking order and / or against the principles of natural justice. Contents of paragraph 7E hereinabove are reiterated.							

	the present case, this authority while passing the impugned order has failed to come to reasoning on why such a conclusion of allowing the revision of tariff is allowed and on why the objections raised by the 2nd respondent/Cochin Port Trust and the petitioners, were not considered. The impugned order only has the concerns raised by the various parties including the petitioners and 2nd respondent and other association and the reply comments given by the 1st respondent/IGTPL to the said concerned. Whereas while passing the impugned order, this authority failed to give the justifiable reasoning on why the view of the 1st respondent was preferred to that of the petitioners and 2nd respondent / Cochin Port and other association.	
(x).	Further, while passing the impugned order, this authority has failed to cross check on the genuineness of the assessment provide by the 1st respondent/IGTPL. There was specific contentions raised by the 1st petitioner in the Exhibit P1 reply dated 21/01/2016 challenging the assessment made by the 1st respondent which was not considered by this authority while passing the order.	
(xi).	In view of the same and various other contentions to be raised at the time of hearing, this petitioners are filing this review petition for the consideration of this authority to review its order dated 17/09/2016 and to and re-hear the matter and to pass an order on merits after considering the contentions taken by all the parties, in the interest of justice.	

8.4. Subsequently the CSAA has, vide its email dated 6 January 2017 forwarded additional points and documents to be considered by this Authority along with the review petition and requested that this additional points and documents may be treated as a part of review petition filed by the petitioners. The additional points and documents forwarded by the petitioners vide email dated 6 January 2017 have been forwarded to IGTPL, COPT and all the concerned users vide our letter dated 1 February 2017 seeking their comments by 4 February 2017. A copy each of their letters were endorsed to CSAA and CCHAA. The main points made by CSAA and CCHAA in the said additional points to its Review Petition and replies of IGTPL thereon are summarised below:

Sl. No.	Points made by CSAA and CCHAA	Reply given by IGTPL
(i).	The Hon'ble High Court of Kerala while disposing the Writ Petition No. 37111/2016 filed by the petitioners challenging this Authority's above order dated 17/10/2016 and the trade notice No. 16 dated 20/10/2016 issued vide, IGTPL Vallarpadam, Terminal Operators has directed TAMP who appeared before the Hon'ble High Court through Central Government Standing Counsel that the Review Petition dated 17/11/2016 filed by the Steamer Agents Association and Custom House Agents Association who are petitioners in the writ petition may be considered / reviewed after giving a reasonable opportunity to take all contentions, produce documents and personal hearing. Even though the Order of the Hon'ble High Court of Kerala was dated 18/11/2016 the certified corrected copy was received on 21/11/2016 and our office has forwarded a copy of High Court order along with the copy of the review petition	The Hon'ble High Court of Kerala on 18/11/2016 gave a specific direction to TAMP to take a decision on the review petition filed by petitioners after providing a sufficient opportunity of hearing to the petitioners as well as all concerned within a month from the date of receipt of a copy of the judgment. The direction was to review the petition already filed. However, the petitioners are raising additional points to prolong the finalization of the issue, which is adversely affecting IGTPL as well as against the specific time line provided in the said High Court Order.

	dated 17/11/2016 by email and later by registered post for your kind consideration.													
(ii).	We are forwarding additional points and documents to be considered by the Authority along with the review petition and these additional points may be treated as a part of the review petition filed by the petitioners.	These points are already raised by the petitioners before TAMP vide their letters dated 12/01/2016 and 22/01/2016 and replied by us vide our letter dated 23/03/2016.												
(iii).	Whether the IGTPPL is justified in further increasing the rates when they have failed continuous to achieve the projected volume of business through IGTPPL and when there is no necessity for further enhancement of infrastructure as claimed by them?	No Comments.												
(iv).	<p>It is respectfully submitted that the IGTPPL is making illegal gain all throughout its inception and by virtue of the Order obtained through TAMP vide Order No TAMP/25/2008-IGTPPL dated 5th August, 2009. At the time of passing the said order, the Hon'ble Authority has decided an annual escalation of 3.48% every year till 31st December, 2015 based on the projection of volume provided by IGTPPL. The said projection of volume which is provided by IGTPPL is as given below:</p> <p style="text-align: right;">(In TEUs)</p> <table><tr><td>2010</td><td>2011</td><td>2012</td><td>2013</td><td>2014</td><td>2015</td></tr><tr><td>4,78,000</td><td>5,88,000</td><td>6,84,456</td><td>7,52,902</td><td>8,28,192</td><td>9,11,011</td></tr></table>	2010	2011	2012	2013	2014	2015	4,78,000	5,88,000	6,84,456	7,52,902	8,28,192	9,11,011	IGTPPL is levying charges fixed and approved by TAMP after due review process and as per applicable guidelines. IGTPPL is not making any illegal gain.
2010	2011	2012	2013	2014	2015									
4,78,000	5,88,000	6,84,456	7,52,902	8,28,192	9,11,011									
(v).	<p>It is submitted that IGTPPL as an operating terminal has failed miserably in achieving the targeted projected volume which was submitted before this Hon'ble Authority at the time of passing the Order No TAMP/25/2008-IGTPPL dated 5th August, 2009 but they have reaped the benefit of an annual escalation of 3.48% every year till date without achieving the desired volume of business and without any additional cost spend on the infrastructure. The volume which has been realized by IGTPPL till date is as follows:</p> <p style="text-align: right;">(In TEUs)</p> <table><tr><td>2010</td><td>2011</td><td>2012</td><td>2013</td><td>2014</td><td>2015</td></tr><tr><td>3,12,189</td><td>3,37,053</td><td>3,34,925</td><td>3,46,204</td><td>3,66,376</td><td>3,06,324 (Apl-Dec)</td></tr></table>	2010	2011	2012	2013	2014	2015	3,12,189	3,37,053	3,34,925	3,46,204	3,66,376	3,06,324 (Apl-Dec)	<p>The volume projected by IGT were dependent on various factors.</p> <p>At the time of projections in 2009, it was expected that ICTT will be operating with the entire required infrastructure/ Cabotage relaxation etc. required for a transshipment terminal as planned in mid-2010. In and around 2009-2010, customers were looking for an alternative to Colombo Port on account of capacity issues prevailing there. This was the opportune time for ICTT to get commissioned and the feedback from customers was extremely positive as they were looking for alternate comparable ports to bring their business to. However, the scheduled shift to ICTT actually happened in Feb 2011 (instead of 2010). Even in Feb 2010 COPT did not provide a four lane national highway connectivity and 14.5m draft at ICTT. Lack of draft meant deep draft vessels could not call ICTT. Further, relaxation of Cabotage restriction, clarity on customs procedure etc. were also notified much later. Only in April 2013, COPT completed the 14.5 mtr draft was provided and in May 2015 COPT provided the four lane national highway connectivity. All the foregoing factors, basis which the volumes were projected by IGT in 2009, were delayed and were beyond the control of IGTPPL.</p> <p>We state that our senior management and commercial teams were marketing the services provided by ICTT at the Indian and International offices of the various shipping lines such as MSC, Wan Hai Line, Maersk Line, Evergreen, MOL, CMA, CSAV, ZIM etc. Including conducting road shows for few such shipping lines. We approached various feeder operators including OEL, Xpress and</p>
2010	2011	2012	2013	2014	2015									
3,12,189	3,37,053	3,34,925	3,46,204	3,66,376	3,06,324 (Apl-Dec)									

BTL to connect the Indian east coast to ICTT. We also contacted exporters /importers for example Jindal Steel, TNPL etc. During our foregoing efforts we were constantly confronted by customers with questions about the inadequate draft, four lane highway connectivity and cabotage relaxation. The common perception about the facilities at ICTT was poor due the absence of adequate draft, road connectivity, cabotage restrictions and thereafter lack of clarity on customs procedure w.r.t. to cabotage relaxation.

It may be noted that further to the downturn of the shipping industry in 2008 the volumes had dropped ,for the period 2010 to 2015 the All India container growth is an average 7%.These coupled with growth of capacities at Colombo, development and expansion of ports in South India, poor feeder connectivity due to comparatively higher VRC, low South Indian market growth of 0% to 8%,border check post bottlenecks, non-availability of CFS also other cost factors outside IGTPPL control but influencing the shipper/consignees decision on which port to use. It would be pertinent to mention that in the meantime Colombo commissioned a new terminal in Aug 2013 and the trade's urgency for an alternative port to Colombo ended.

Had ICTT been commissioned as per schedule in 2010 with above mentioned infrastructure /cabotage relaxation, as originally planned, it could attract customers and volume.

In any event, the projections made by IGTPPL in 2009 for the earlier order based on multi fold factors as mentioned above, were discussed and accepted by all; no objections were then raised by the trade.

In order to convert volumes which were going through Tuticorin & Chennai, IGTPPL had deployed focused marketing team at various locations in Tamil Nadu and Karnataka to facilitate direct contact with actual cargo controllers .These efforts, aided by completion of the infrastructure and other enablers such as draft, clarity on customs procedures w.r.t., cabotage, highway connectivity etc. have gradually begun the conversion of cargo through ICTT as stated below:

Financial Year	ICTT Cochin		South India Market	
	TEUs	YoY Growth	TEUs	YoY Growth in %
2009-10	289,380		1,866,851	
2010-11	312,189	7.9%	2,025,647	8.5
2011-12	337,053	8.0%	2,336,892	15.4
2012-13	334,925	(0.6)%	2,338,687	0.1
2013-14	346,204	3.4%	2,325,049	(0.6)
2014-15	366,376	5.8%	2,519,960	8.4
2015-16	419,550	14.5%	2,708,676	7.5
Apr-Dec-2015YTD	306,264		2,001,104	
Apr-Dec-2016YTD	366,859	19.8%	2,225,546	11.2

		<p>The actual volumes stated by petitioners are correct except for the period Apr-Dec 2015, which is 306,264 TEUS instead of 306,324 TEUS.</p> <p>We would reiterate that our tariff review application has been made as required under the tariff guidelines and charged as per the approval order by TAMP. It must be noted that the tariff escalations approved by TAMP is based on the deployed infrastructure /capital employed as at 2010, TAMP order of 2009 records the average deficit of around 57.85% for the years 2010 to 2012 for ICTT operations over the operating revenue estimated at rates approved for RGCT. In order to reduce the burden on the users an analysis was done by TAMP for six years i.e. two tariff cycles ,the revenue requirement for 2010 was achieved by allowing an increase of 20%over the tariff prevailing at RGCT .The base rates applicable for 2010 was approved with annual escalation of 3.48%. ( ref Clause 20.I.xxi &amp; clause 20.I.xxiii of the TAMP Order 2009)</p>									
(vi).	<p>A mere analysis of the volume achieved with the volume projected would bring out the failure of IGTPPL in doing proper marketing and to bring business up to the desired volume and it clearly shows that IGTPPL has no justification in further enhancing any rates. In fact IGTPPL has failed to achieve even half of the projected volume / traffic till date and there is no additional infrastructure and costs which has been brought in by IGTPPL to increase the tariff every year.</p>	No Comments.									
(vii).	<p>Now IGTPPL has come up with a new fancy figure of business volume projection without any valid basis and without any explanation on how they intend to achieve the volume which they could not attain all these years. A mere looking back to the volumes on what they have achieved till date from 2010 to 2016 would give a clear hint that whatever that was projected by IGTPPL now cannot be achieved in the near future and the said projection is given only to mislead this Hon'ble Authority and to obtain an order for further escalation of rates without any valid basis.</p> <p>The present projection given by IGTPPL is as follows:-</p> <table border="1"> <tr> <th colspan="3">(In TEUS)</th></tr> <tr> <td>2016-2017</td><td>2017-2018</td><td>2018-2019</td></tr> <tr> <td>4,71,300</td><td>5,54,400</td><td>6,22,200</td></tr> </table>	(In TEUS)			2016-2017	2017-2018	2018-2019	4,71,300	5,54,400	6,22,200	<p>The present traffic projections for 2016-17 to 2018-19 have been arrived after giving due consideration to the current market scenario and historical volume growth in South India and ICTT. IGTPPL has maintained a realistic approach in projecting the volumes for the period. It should note that the Year on Year growth taken for the traffic projections ranges from 13% to 18%.The actual volumes for period April to Dec 2016 YTD is 366,859 TEUs against the forecasted volume of 353,475 TEUs (FY2016-17 forecasted 471,300 TEUs prorated for 9 months-April-Dec YTD) and IGT is expecting to maintain the growth at the forecasted levels and is continually making all efforts to achieve the same.</p>
(In TEUS)											
2016-2017	2017-2018	2018-2019									
4,71,300	5,54,400	6,22,200									
(viii).	<p>The projection shows that IGTPPL is projecting an increase of an average of 80,000 TEUs every year, whereas the figures in the past shows that the annual increase in TEUs is not more than 20,000 TEUs at any given point of time. Hence the projection given by IGTPPL is without any valid basis and they have not provided any scheme or study report as to how they intend to achieve the projected volume of cargo. Hence further increase in the tariff cannot be allowed unless and until there is any substantial increase in the volume and</p>	<p>The projections are based on our assessment of the present market scenario and there is a well-documented internal plan/scheme for achieving these volumes. CoPT has agreed with the projected volume growth, as recorded in TAMP 2016 order clause 10.(iii)(II)(xvi).The Trade or trade organizations had also not raised any concerns or objection to the projected volume in the public hearing or their submitted comments before passing of the order. The various allegations and objections now raised by the petitioners are an afterthought</p>									

	<p>IGTPL has already increased the tariff at 3.48% every year till date without achieving the intended volume or without any additional infrastructural developments which has to be reviewed and reduced in tally with other Indian Ports.</p>	<p>and intended to delay the smooth application of TAMP order. As demonstrated in para 5 above, the current actual volume levels are in line with the forecasted volumes.</p> <p>Tariff at Major ports is regulated and is fixed by TAMP for IGTPPL as per the 2005 Guidelines. The guidelines prescribe the methodology of computation of permissible tariff. For IGTPPL tariff is determined by The TAMP under the 2005 guidelines considering the investment made / capital employed and the projections of volume handled. Under these guidelines the surplus or deficit of the earlier tariff cycle is permitted to be set off while revising the tariff. Tariff at various ports are regulated by applicable guidelines based on their investments made/capital employed and cost applicable to that Port.</p>			
(ix).	<p>As clearly mentioned in "Guidelines for regulation of Tariff at Major Port, 2004" which is notified by the Central Government as per Section 111 of the Major Port Trust Act, "TAMP will examine the reasonableness of the various items of Working Capital, like, inventory, sundry debtors, cash balances, etc., to ensure that it is not unjustifiably expanded and will, from time to time, set limits up to which such balances will be considered admissible for computing working capital and return thereon. ....". Hence this Hon'ble Authority as a statutory authority safeguarding the interest of the shipping trade and public money should look into the previous performances of the terminal - IGTPPL before blindly granting permission for any escalation of tariff by IGTPPL. As already stated, IGTPPL has already increased the tariff at 3.48% every year till date without achieving the intended volume or without any additional infrastructural developments has also to be reviewed and reduced in tally with other Indian Ports.</p>	<p>IGTPPL submitted complete details of its past performance as required by the guidelines and the authority has passed the order after evaluating the past performance and future projections, as also giving due consideration to the view raised by all the stakeholders. The petitioners allegation that the authority has "blindly granting permission for escalation of tariff "is not justified as the entire process and explanations are comprehensively dealt in the Order.</p>			
(x).	<p>It is respectfully submitted that one of the primary reasons why IGTPPL is not able to achieve the desired result is due to the factor the container terminal handling charges were already high at IGTPPL and hence the goods and traffic bound to Kochi- IGTPPL are diverted to other nearby ports like Tuticorin (PSA) and Chennai (DPW) as their terminal handling charges was 54% and 38% cheaper compared to IGTPPL. Cochin Port Trust which hold 33% stake in IGTPPL has already put in writing their comments given before this Hon'ble Authority before passing the impugned order. The Commissioner of Customs and all trade bodies and terminal users have highlighted in strong words in their letters addressed to this authority that the present the rates are already on the higher side and any further enhancement have to be dropped. Cochin Port a Major Port licensor of the IGTPPL Terminal has further contended that further increase in rates will further increase the migration of traffic and that IGTPPL have not identified the</p>	<p>The petitioner has wrongly submitted that the Commissioner of Customs has opined that the present rates are high, to our knowledge there has been no such letter /communication by the Commissioner of Customs. It is submitted that Terminal Handling Charges by the Operator is only one of factors considered by shippers for movement of containers. There are many costs associated with movement of containers which are outside the control of IGT. There are many factors which affect the growth viz; industrial growth of the state, hinterland of the port etc. In spite of the allegation that THC is on the higher side, IGT is in a position to attract additional cargo from the hinterlands of Tuticorin and Chennai by offering excellent quality of service and products. The detailed comments on the marketing efforts of IGTPPL have been given in the earlier para's. The comparative growth in the recent past is proof of the same , the same is detailed as below:</p> <table border="1"> <tr> <td></td><td>ICTT Cochin</td><td>South India Market</td></tr> </table>		ICTT Cochin	South India Market
	ICTT Cochin	South India Market			

	real reason for their underperformance which is lack of marketing of services of IGTPPL and high terminal handling rates and absorption of cost by increasing the claim would only decrease the existing traffic in IGTPPL.	<table><tr><th>Financial Year</th><th>TEUs</th><th>YoY Growth</th><th>TEUs</th><th>YoY Growth in %</th></tr><tr><td>2009-10</td><td>289,380</td><td></td><td>1,866,851</td><td></td></tr><tr><td>2010-11</td><td>312,189</td><td>7.9%</td><td>2,025,647</td><td>8.5</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>337,053</td><td>8.0%</td><td>2,336,892</td><td>15.4</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>334,925</td><td>(0.6)%</td><td>2,338,687</td><td>0.1</td></tr><tr><td>2013-14</td><td>346,204</td><td>3.4%</td><td>2,325,049</td><td>(0.6)</td></tr><tr><td>2014-15</td><td>366,376</td><td>5.8%</td><td>2,519,960</td><td>8.4</td></tr><tr><td>2015-16</td><td>419,550</td><td>14.5%</td><td>2,708,676</td><td>7.5</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Apr-Dec-2015YTD</td><td>306,264</td><td></td><td>2,001,104</td><td></td></tr><tr><td>Apr-Dec-2016YTD</td><td>366,859</td><td>19.8%</td><td>2,225,546</td><td>11.2</td></tr></table> <p>IGTPPL is also supporting the Trade to mitigate their overall cost by giving certain considerations like discounts/rebates/extra free period for import/export/mainline volumes.</p> <p>IGT has already replied in detail to TAMP on concerns raised by various stakeholders vide our various letters dated 12th Jan 2017.</p>	Financial Year	TEUs	YoY Growth	TEUs	YoY Growth in %	2009-10	289,380		1,866,851		2010-11	312,189	7.9%	2,025,647	8.5	2011-12	337,053	8.0%	2,336,892	15.4	2012-13	334,925	(0.6)%	2,338,687	0.1	2013-14	346,204	3.4%	2,325,049	(0.6)	2014-15	366,376	5.8%	2,519,960	8.4	2015-16	419,550	14.5%	2,708,676	7.5						Apr-Dec-2015YTD	306,264		2,001,104		Apr-Dec-2016YTD	366,859	19.8%	2,225,546	11.2
Financial Year	TEUs	YoY Growth	TEUs	YoY Growth in %																																																					
2009-10	289,380		1,866,851																																																						
2010-11	312,189	7.9%	2,025,647	8.5																																																					
2011-12	337,053	8.0%	2,336,892	15.4																																																					
2012-13	334,925	(0.6)%	2,338,687	0.1																																																					
2013-14	346,204	3.4%	2,325,049	(0.6)																																																					
2014-15	366,376	5.8%	2,519,960	8.4																																																					
2015-16	419,550	14.5%	2,708,676	7.5																																																					
Apr-Dec-2015YTD	306,264		2,001,104																																																						
Apr-Dec-2016YTD	366,859	19.8%	2,225,546	11.2																																																					
(xi).	It was further stated that IGTPPL has failed to get any volume in transshipment business which was entirely the responsibility of IGTPPL and only attained 2% of volume as against projected 25%. The petitioner further disputed the computation of deficit in actual returns and also the fact that IGTPPL have not disclosed the value of the Business Related Assets which are entitled to a lower ROCE thereby claiming a higher ROCE on Business Related Assets and any compensation to IGTPPL by way of ROCE above 5.72% be not extracted from the trade but settled by the Government out of its own funds in accordance with any bilateral agreement. It was also contended that a proper Business Plan must be implemented to increase the revenues of IGTPPL by promoting container traffic by better utilization of available facilities, an aggressive marketing of the terminal and offering very competitive rates of tariff and thereby making IGTPPL the First Choice Terminal and to drop any proceeding for increasing the rates at IGTPPL. These aspects has to be considered by this Hon'ble Authority before giving permission for further enhancement in the tariff to IGTPPL.	There were many factors which were impediment to the growth of transshipment business at ICTT viz; non availability of draft, Cabotage relaxation, lack of clarity on procedures etc which are outside the control of IGT and detailed elsewhere in this reply. It is surprising that the agents of Shipping lines who actually move the containers across the world and control the flow of the container traffic are now avoiding bringing volumes to Cochin even though transshipment rates lower than Colombo are being offered with productivity parameters at par with International standards. The agents of shipping lines are now stating that the responsibility of getting transshipment volume is entirely the responsibility of IGTPPL. It is once again brought to the notice that IGTPPL is offering the most competitive TP tariff. Petitioners' demand that returns in excess of ROCE of 5.72% settled by Government of India out of its own fund is not in accordance with the existing guidelines, the Authority may advise petitioners appropriately. Their further charge that IGTPPL have not disclosed the value of business related assets was raised in their earlier letter to TAMP dated 22-01-2016, the same was forwarded to us for comments, which have been recorded in the TAMP order .To repeat –Business Related Assets are defined in Form 4 –“Assets created for supporting business i.e. Hospitals, Schools etc.”, since IGTPPL does not have any assets in this category, there is no disclosure possible in the computations.																																																							
(xii).	<p>The present terminal handling charges at IGTPPL is as follows:</p> <table><tr><td></td><td></td><td>20dv</td><td>40dv</td><td>20ref</td><td>40ref</td></tr><tr><td>PRETRIP INSPECTION</td><td>₹68/- = \$ 1/-</td><td></td><td></td><td>862</td><td>862</td></tr><tr><td>MONITORING CHARGES -</td><td>2 days* 6 shift</td><td></td><td></td><td>1926</td><td>2897</td></tr><tr><td>WHARFAGE</td><td></td><td>883.83</td><td>1325.73</td><td>883.83</td><td>1325.73</td></tr></table>			20dv	40dv	20ref	40ref	PRETRIP INSPECTION	₹68/- = \$ 1/-			862	862	MONITORING CHARGES -	2 days* 6 shift			1926	2897	WHARFAGE		883.83	1325.73	883.83	1325.73	The petitioners have listed the revised handling charges, these are correct. The Pre-trip inspection charges listed are wrong, the correct charges are ₹750 for both 20' & 40' containers instead of the mentioned tariff of ₹862.																															
		20dv	40dv	20ref	40ref																																																				
PRETRIP INSPECTION	₹68/- = \$ 1/-			862	862																																																				
MONITORING CHARGES -	2 days* 6 shift			1926	2897																																																				
WHARFAGE		883.83	1325.73	883.83	1325.73																																																				



	<table><tr><td>LIFT OFF AT CY"</td><td></td><td>848.49</td><td>1272.73</td><td>848.49</td><td>1272.73</td></tr><tr><td>LIFT ON AT CY</td><td></td><td>848.49</td><td>1272.73</td><td>848.49</td><td>1272.73</td></tr><tr><td>TRANSPORT TO HK</td><td></td><td>397.71</td><td>596.59</td><td>397.71</td><td>596.59</td></tr><tr><td>GANTRY</td><td></td><td>3553.68</td><td>5329.84</td><td>3658.20</td><td>5487.00</td></tr><tr><td></td><td></td><td>6532</td><td>9798</td><td>9425</td><td>13714</td></tr></table>	LIFT OFF AT CY"		848.49	1272.73	848.49	1272.73	LIFT ON AT CY		848.49	1272.73	848.49	1272.73	TRANSPORT TO HK		397.71	596.59	397.71	596.59	GANTRY		3553.68	5329.84	3658.20	5487.00			6532	9798	9425	13714																															
LIFT OFF AT CY"		848.49	1272.73	848.49	1272.73																																																									
LIFT ON AT CY		848.49	1272.73	848.49	1272.73																																																									
TRANSPORT TO HK		397.71	596.59	397.71	596.59																																																									
GANTRY		3553.68	5329.84	3658.20	5487.00																																																									
		6532	9798	9425	13714																																																									
(xiii).	<p>The below is a comparison of per container handling cost in each of the Major Ports in the country:</p> <p style="text-align: right;">(in ₹)</p> <table><tr><th>Sl No</th><th>Name of the Port</th><th>Existing Container handling charges per container 20 ft container.</th><th>Container handling charges per container 20 ft container at IGTPL</th><th>Existing Container handling charges per container 40 ft container.</th><th>Container handling charges per container 40 ft container at IGTPL</th></tr><tr><td>1</td><td>Gateway Terminal India Pvt. Ltd, Mumbai</td><td>3,551.00</td><td>6637.00</td><td>5,384.00</td><td>9,955.00</td></tr><tr><td>2</td><td>Jawaharlal Nehru Port Trust, Mumbai</td><td>3,935.00</td><td>6637.00</td><td>5,960.00</td><td>9,955.00</td></tr><tr><td>3</td><td>Nhava Sheva International Container Terminal, Mumbai</td><td>3,706.25</td><td>6637.00</td><td>5,616.87</td><td>9,955.00</td></tr><tr><td>4</td><td>Chennai International Terminal Private Ltd, Chennai</td><td>3,785.11</td><td>6637.00</td><td>5,621.95</td><td>9,955.00</td></tr><tr><td>5</td><td>Chennai Container Terminal Pvt. Ltd, Chennai</td><td>3,785.11</td><td>6637.00</td><td>5,621.95</td><td>9,955.00</td></tr><tr><td>6</td><td>PSA Sical Terminal Limited. Tuticorin</td><td>3,220.24</td><td>6637.00</td><td>4,557.00</td><td>9,955.00</td></tr><tr><td>7</td><td>Dakshin Bharat Gateway Terminal Pvt. Ltd, Tuticorin</td><td>3,157.24</td><td>6637.00</td><td>4,735.56</td><td>9,955.00</td></tr><tr><td>8</td><td>Visakha Container Terminal Pvt. Ltd, Vizag</td><td>4,222.00</td><td>6637.00</td><td>6,334.00</td><td>9,955.00</td></tr><tr><td>9</td><td>Kolkata Port Trust</td><td>4,287.00</td><td>6637.00</td><td>6,431.00</td><td>9,955.00</td></tr></table>	Sl No	Name of the Port	Existing Container handling charges per container 20 ft container.	Container handling charges per container 20 ft container at IGTPL	Existing Container handling charges per container 40 ft container.	Container handling charges per container 40 ft container at IGTPL	1	Gateway Terminal India Pvt. Ltd, Mumbai	3,551.00	6637.00	5,384.00	9,955.00	2	Jawaharlal Nehru Port Trust, Mumbai	3,935.00	6637.00	5,960.00	9,955.00	3	Nhava Sheva International Container Terminal, Mumbai	3,706.25	6637.00	5,616.87	9,955.00	4	Chennai International Terminal Private Ltd, Chennai	3,785.11	6637.00	5,621.95	9,955.00	5	Chennai Container Terminal Pvt. Ltd, Chennai	3,785.11	6637.00	5,621.95	9,955.00	6	PSA Sical Terminal Limited. Tuticorin	3,220.24	6637.00	4,557.00	9,955.00	7	Dakshin Bharat Gateway Terminal Pvt. Ltd, Tuticorin	3,157.24	6637.00	4,735.56	9,955.00	8	Visakha Container Terminal Pvt. Ltd, Vizag	4,222.00	6637.00	6,334.00	9,955.00	9	Kolkata Port Trust	4,287.00	6637.00	6,431.00	9,955.00	<p>The petitioners has listed the tariff of other ports whilst some of the stated tariff are not correct, the authority may verify the same. Such comparisons are not valid as the tariff for each port have been fixed by the authority based on its deployed infrastructure/capital employed and the applicable tariff guidelines. Some of the terminals are covered under the 2008 guidelines hence enjoy annual tariff escalation of 60% of WPI.</p>
Sl No	Name of the Port	Existing Container handling charges per container 20 ft container.	Container handling charges per container 20 ft container at IGTPL	Existing Container handling charges per container 40 ft container.	Container handling charges per container 40 ft container at IGTPL																																																									
1	Gateway Terminal India Pvt. Ltd, Mumbai	3,551.00	6637.00	5,384.00	9,955.00																																																									
2	Jawaharlal Nehru Port Trust, Mumbai	3,935.00	6637.00	5,960.00	9,955.00																																																									
3	Nhava Sheva International Container Terminal, Mumbai	3,706.25	6637.00	5,616.87	9,955.00																																																									
4	Chennai International Terminal Private Ltd, Chennai	3,785.11	6637.00	5,621.95	9,955.00																																																									
5	Chennai Container Terminal Pvt. Ltd, Chennai	3,785.11	6637.00	5,621.95	9,955.00																																																									
6	PSA Sical Terminal Limited. Tuticorin	3,220.24	6637.00	4,557.00	9,955.00																																																									
7	Dakshin Bharat Gateway Terminal Pvt. Ltd, Tuticorin	3,157.24	6637.00	4,735.56	9,955.00																																																									
8	Visakha Container Terminal Pvt. Ltd, Vizag	4,222.00	6637.00	6,334.00	9,955.00																																																									
9	Kolkata Port Trust	4,287.00	6637.00	6,431.00	9,955.00																																																									
(xiv).	<p>It is submitted that the container handling charges for shipment of container at the 3rd respondent is ₹6532.00 for 20ft containers and ₹9798.00 for 40 ft containers (approx) which is already higher compared to the other Indian ports and the neighbouring ports like Chennai and Tuticorin are handling containers at a fairly lower price.</p>	<p>The tariff for each port is fixed by the authority based on its applicable tariff guidelines and deployed infrastructure/capital employed, hence it is natural that the tariff of each port would be different. The comparison made are therefore not valid. We have no comments on the petitioner's ignorance of the tariff fixing procedures and guidelines.</p>																																																												

(xv).	<p>Many shippers like the Tata Global Beverages Limited, and Importers like, Emirates Cements India Pvt. Ltd etc. and various other association which work for the benefit of EXIM trade like the Federation of Coir Exporters Association, Seafood Exporters Association of India, Customs House and Steamer Agents association from neighbouring states, Trade bodies like Indian Chamber of Commerce &amp; Industry, Federation of Indian Cashew Industry, has brought these facts before this Hon'ble Authority. These facts should be taken seriously as these are the voice raised by genuine players at Kochi who use the IGTPL - terminal and association in the EXIM trade and all of them have same concern raised with regard to the rising of further tariff by the IGTPL.</p>	<p>IGT has already replied to the concerns raised by the various stakeholders in its earlier letters vide reference nos. IGTPL/Fin/TAMP/2017 01 to 08 dated 12th January 2017 to TAMP.</p>																																										
(xvi).	<p>When the operations were shifted from Rajiv Gandhi Container Terminal, Willingdon Island of Cochin Port Trust to IGTPL at Vallarpadam, there were hope of increase in volumes of cargo and also a competent tariff which will boost the shipping sector and promote shipping trade. Whereas contrary to the expectations, there has been an increase of around 65% in Terminal Handling charges and other related costs when compared to CPT. While containers were handled by Cochin Port Trust at Rajiv Gandhi Container Terminal at about ₹3000/- per 20' container, and when the operation was shifted to IGTPL, the cost have gone up to double at ₹7000/- per 20' container without any valid reasons. The shifting to Vallarpadam has also caused additional transportation charges and hike in related costs like enblock movement of all imported containers to their interested CFS, even overlooking statutory free period, which has also seriously affected the Shipping Trade. A comparison of the then rates at Rajiv Gandhi Container Terminal before the pre IGTPL era and the present rates at IGTPL - Vallarpadam will give a clear idea of unscientific increase in rates.</p> <p style="text-align: center;"><b>TARIFF AT RAJIV GANDHI CONTAINER TERMINAL AT 2009</b></p> <table border="1" data-bbox="258 1529 802 1765"> <tr> <th></th><th>20'F</th><th>40'F</th></tr> <tr> <td>Gantry</td><td>\$25.24</td><td>\$37.86</td></tr> <tr> <td>Planning &amp; Supervision</td><td>\$7.86</td><td>\$7.86</td></tr> <tr> <td>Total in USD</td><td>\$33.10</td><td>\$45.72</td></tr> <tr> <td>USD TO INR - \$ 1 =</td><td>46.37</td><td>46.37</td></tr> <tr> <td>PRIME MOVER (Transportation)</td><td>247.50</td><td>371.25</td></tr> <tr> <td>Lift On/Off</td><td>1140.48</td><td>1710.72</td></tr> <tr> <td>Wharfage</td><td>550.00</td><td>825.00</td></tr> </table> <p style="text-align: center;"><b>TARIFF AT INDIA GATEWAY TERMINAL PVT. LTD AT 2010</b></p> <table border="1" data-bbox="258 1854 802 2047"> <tr> <th></th><th>20'F</th><th>40'F</th></tr> <tr> <td>Gantry</td><td>\$42.14</td><td>\$63.21</td></tr> <tr> <td>Planning &amp; Supervision</td><td>\$7.86</td><td>\$7.86</td></tr> <tr> <td>Total in USD</td><td>\$33.10</td><td>\$42.14</td></tr> <tr> <td>USD TO INR - \$ 1 =</td><td>46.37</td><td>46.37</td></tr> <tr> <td>PRIME MOVER (Transportation)</td><td>247.50</td><td>371.25</td></tr> </table>		20'F	40'F	Gantry	\$25.24	\$37.86	Planning & Supervision	\$7.86	\$7.86	Total in USD	\$33.10	\$45.72	USD TO INR - \$ 1 =	46.37	46.37	PRIME MOVER (Transportation)	247.50	371.25	Lift On/Off	1140.48	1710.72	Wharfage	550.00	825.00		20'F	40'F	Gantry	\$42.14	\$63.21	Planning & Supervision	\$7.86	\$7.86	Total in USD	\$33.10	\$42.14	USD TO INR - \$ 1 =	46.37	46.37	PRIME MOVER (Transportation)	247.50	371.25	<p>The service levels /quality of service received by the Customers at ICTT is not comparable to the services provided at RGCT. All stakeholders have benefitted from the increased berth productivity, lower truck turnover time, faster vessel turnaround etc. at ICTT. There is no enblock movement of all imported containers. At ICTT the import containers are given delivery from terminal yard based on the delivery orders issued by the shipping lines. These Delivery orders are issued by the shipping lines to the respective importer/their agent or to their nominated CFS. IGTPL has no direct or indirect interest in any CFS .No transport movement of containers to CFS is undertaken by IGTPL. The petitioners allegation is baseless. The tariff at RGCT &amp; ICTT as stated by the petitioner are completely wrong .In any case the comparison is not valid as the terminals are completely different in terms of facilities provided, infrastructure, operational productivity etc.</p>
	20'F	40'F																																										
Gantry	\$25.24	\$37.86																																										
Planning & Supervision	\$7.86	\$7.86																																										
Total in USD	\$33.10	\$45.72																																										
USD TO INR - \$ 1 =	46.37	46.37																																										
PRIME MOVER (Transportation)	247.50	371.25																																										
Lift On/Off	1140.48	1710.72																																										
Wharfage	550.00	825.00																																										
	20'F	40'F																																										
Gantry	\$42.14	\$63.21																																										
Planning & Supervision	\$7.86	\$7.86																																										
Total in USD	\$33.10	\$42.14																																										
USD TO INR - \$ 1 =	46.37	46.37																																										
PRIME MOVER (Transportation)	247.50	371.25																																										

Lift On/Off	<b>1140.48</b>	<b>1368.60</b>
Wharfage	<b>550.00</b>	<b>712.80</b>

**TARIFF AT INDIA GATEWAY TERMINAL  
PVT. LTD AT 2011**

	<b>20'F</b>	<b>40'F</b>
Gantry	\$43.61	\$65.41
Planning & Supervision	\$7.86	\$7.86
Total in USD	\$33.10	\$43.61
USD TO INR -\$ 1 =	<b>46.37</b>	<b>46.37</b>
PRIME MOVER (Transportation)	247.50	371.25
Lift On/Off	<b>1140.48</b>	1,416.23
Wharfage	<b>550.00</b>	737.61

**TARIFF AT INDIA GATEWAY TERMINAL  
PVT. LTD AT 2012**

	<b>20'F</b>	<b>40'F</b>
Gantry	\$45.12	\$67.69
Planning & Supervision	\$7.86	\$7.86
Total in USD	\$33.10	\$45.12
USD TO INR -\$ 1 =	<b>46.37</b>	<b>46.37</b>
PRIME MOVER (Transportation)	247.50	371.25
Lift On/Off	<b>1140.48</b>	<b>1465.51</b>
Wharfage	<b>550.00</b>	<b>763.27</b>

**TARIFF AT INDIA GATEWAY TERMINAL  
PVT. LTD AT 2013**

	<b>20'F</b>	<b>40'F</b>
Gantry	\$46.70	\$70.05
Planning & Supervision	\$7.86	\$7.86
Total in USD	\$33.10	\$46.70
USD TO INR -\$ 1 =	<b>46.37</b>	<b>46.37</b>
PRIME MOVER (Transportation)	247.50	371.25
Lift On/Off	<b>1140.48</b>	1,516.51
Wharfage	<b>550.00</b>	789.84

**TARIFF AT INDIA GATEWAY TERMINAL  
PVT. LTD AT 2014**

	<b>20'F</b>	<b>40'F</b>
Gantry	\$48.33	\$72.49
Planning & Supervision	\$7.86	\$7.86
Total in USD	\$33.10	\$48.33
USD TO INR -\$ 1 =	<b>46.37</b>	<b>46.37</b>
PRIME MOVER (Transportation)	247.50	371.25
Lift On/Off	<b>1140.48</b>	1,569.29
Wharfage	<b>550.00</b>	817.32

**TARIFF AT INDIA GATEWAY TERMINAL  
PVT. LTD AT 2014**

	<b>20'F</b>	<b>40'F</b>
Gantry	\$50.01	\$75.01
Planning & Supervision	\$7.86	\$7.86
Total in USD	\$33.10	\$50.01
USD TO INR -\$ 1 =	<b>46.37</b>	<b>46.37</b>
PRIME MOVER (Transportation)	247.50	371.25
Lift On/Off	<b>1140.48</b>	1,623.90
Wharfage	<b>550.00</b>	845.77

(xvii).

Hence, in short, the moving of the terminals from Rajiv Gandhi Container Terminal of Cochin Port Trust, Willingdon Island to IGTPL at Vallarpadam

The volume handled by ICTT is steadily growing and it may be noted that IGTPL is successful in diverting cargo originally routed through

	<p>has resulted only in the hike of Terminal Handling Charges upto 50% which has affected the movement of cargo through IGTPPL. The shippers started preferring other ports such as the Tuticorin and Chennai due to the high Terminal Handling charges at IGTPPL Vallarpadam and IGTPPL. Without considering the same by virtue of Order No TAMP/25/2008-IGTPPL passed by this Hon'ble Authority on 5th August, 2009 increased the tariff by 3.48% every year till date. Considering the facts and figures as stated above this authority has to suomoto review the Order No TAMP/25/2008-IGTPPL passed by this Hon'ble Authority on 5th August, 2009.</p>	<p>Chennai/Tuticorin. Given below is the growth in volumes at ICTT compared to South India market.</p> <table><tr><th></th><th colspan="2">ICTT Cochin</th><th colspan="2">South India Market</th></tr><tr><th>Financial Year</th><th>TEUs</th><th>YoY Growth</th><th>TEUs</th><th>YoY Growth in %</th></tr><tr><td>2009-10</td><td>289,380</td><td></td><td>1,866,851</td><td></td></tr><tr><td>2010-11</td><td>312,189</td><td>7.9%</td><td>2,025,647</td><td>8.5</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>337,053</td><td>8.0%</td><td>2,336,892</td><td>15.4</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>334,925</td><td>(0.6)%</td><td>2,338,687</td><td>0.1</td></tr><tr><td>2013-14</td><td>346,204</td><td>3.4%</td><td>2,325,049</td><td>(0.6)</td></tr><tr><td>2014-15</td><td>366,376</td><td>5.8%</td><td>2,519,960</td><td>8.4</td></tr><tr><td>2015-16</td><td>419,550</td><td>14.5%</td><td>2,708,676</td><td>7.5</td></tr><tr><td>Apr-Dec-2015YTD</td><td>306,264</td><td></td><td>2,001,104</td><td></td></tr><tr><td>Apr-Dec-2016YTD</td><td>366,859</td><td>19.8%</td><td>2,225,546</td><td>11.2</td></tr></table>		ICTT Cochin		South India Market		Financial Year	TEUs	YoY Growth	TEUs	YoY Growth in %	2009-10	289,380		1,866,851		2010-11	312,189	7.9%	2,025,647	8.5	2011-12	337,053	8.0%	2,336,892	15.4	2012-13	334,925	(0.6)%	2,338,687	0.1	2013-14	346,204	3.4%	2,325,049	(0.6)	2014-15	366,376	5.8%	2,519,960	8.4	2015-16	419,550	14.5%	2,708,676	7.5	Apr-Dec-2015YTD	306,264		2,001,104		Apr-Dec-2016YTD	366,859	19.8%	2,225,546	11.2
	ICTT Cochin		South India Market																																																						
Financial Year	TEUs	YoY Growth	TEUs	YoY Growth in %																																																					
2009-10	289,380		1,866,851																																																						
2010-11	312,189	7.9%	2,025,647	8.5																																																					
2011-12	337,053	8.0%	2,336,892	15.4																																																					
2012-13	334,925	(0.6)%	2,338,687	0.1																																																					
2013-14	346,204	3.4%	2,325,049	(0.6)																																																					
2014-15	366,376	5.8%	2,519,960	8.4																																																					
2015-16	419,550	14.5%	2,708,676	7.5																																																					
Apr-Dec-2015YTD	306,264		2,001,104																																																						
Apr-Dec-2016YTD	366,859	19.8%	2,225,546	11.2																																																					
(xviii)	<p>In addition to the above rates, IGTPPL is charging some additional rates which are not even placed before TAMP and approved by this authority which is approximately ₹2500 /20' and 40' as special service request charges towards container reaching after the cut off time, despite there is no physical movement involved. In addition to the said costs, IGTPPL is billing shipping companies under the head of Temperature Variances for reefer containers, which none of the other ports in India is billing nor approved by TAMP. There are similar other hidden rates which are not TAMP approved or shared with Cochin Port as per license agreement and which has not been brought before this Hon'ble Authority.</p>	<p>The petitioners advocate is levying baseless allegations against IGTPPL. IGT would like to confirm that all the Tariffs applicable at ICTT are fixed and approved by TAMP as per guidelines and IGTPPL is not levying any tariff without the approval of TAMP. The services provided by the terminal other than those in the regular course of handling of the containers for loading or discharge from vessel and regular course of taking/giving delivery of customers is termed as a Special Service Request and these services are provided basis a written request from the customer /shipping line/vessel operator. The petitioner has alleged that the services provided on containers reaching after cutoff time and on temperature variance on reefer containers are not approved by TAMP. These have been explained in detail as below.</p> <p>Regarding gate cutoff time it is stated that as per the terminal operating process, the export boxes are allowed to be stacked in the terminal yard 7 days prior to the declared arrival of vessel. The export boxes will continue to be accepted upto 4 hours prior to the actual time of arrival of the vessel. This restriction of four hours prior to actual arrival is known as the Gate cutoff time for that vessel. This is a normal practice at all terminals and is well known to the trade. These operating procedure is to ensure operating efficiency and faster turnaround of the vessel as explained further. Four hours prior to the actual time of arrival of the vessel at the terminal berth, the vessel operator forwards the Export Advance List (EAL) i.e. their planned list of containers to be loaded on the vessel and as per the Prestow &amp; EAL the export list is closed and load plan prepared by the terminal. Based on this list the various terminal activities of loading / discharge of the containers and their stacking in yard are planned .Similarly based on this list the sequence and stacking of these containers on the vessel are also planned .This vessel plan is based on the various parameters covering both the containers already on board the vessel and containers to be loaded and discharged .The parameters include weight of the container, port of discharge, size, type etc. This plan has to be approved by the Chief Officer of the</p>																																																							

	<p>vessel and the Central planner of the vessel operator. Pursuant to such approval the process of loading operations can commence. Any export container arriving after the above mentioned cutoff time are normally not accepted for a particular vessel. These containers are then allocated to the next vessel of that service. In case any customer requires that a particular container should be loaded on the earlier vessel the vessel plan of that particular vessel has to be amended, approvals taken again from the Chief Officer of vessel &amp; Central planner of the vessel operators for the changes, further the operational plan for servicing the vessel has to be altered accordingly. Based on a written request from the shipping line and approval of the vessel operator such request are carried out. These activities result in loss of operational time, deployment of additional equipment, shifting of the container from the present stack to the particular export stack and resultant delays in vessel departure. Special care to ensure that the scheduled port pilot boarding is not delayed and the vessel sails out on time .Since there are additional activities and shifting involved the tamp approved charge under Section IX ( iii) is chargeable. Whilst presently the approved charge is ₹3099.84/20” &amp; ₹4549.75 /40’, IGTPPL is charging a vastly reduced rate of ₹2150 as a penal charge for all containers regardless of size/type .Further these revenues are taken into consideration in both the actual performance calculations and the projected revenue calculations .Hence the petitioners allegation that these charges are not approved by TAMP is baseless.</p> <p>Regarding charges for temperature variance for reefer containers it is stated that as per the custom of trade, the vessel operators do not accept a reefer container in the event the actual temperature of the container has a variance of more than /less than 5 degrees from the declared/set temperature of the container. Accordingly the terminal had modified its operating procedure to accept reefer containers with a variance of more than/less than 5 degrees from the declared /set temperature. The change in the operating procedure was intimated to the trade. In practice some of the containers come in with a variance exceeding the allowable limits, in such cases the containers would have to go back to the stuffing point/CFS/factory for attaining the declared/set temperature .This would result in extra cost to the shipper, possibility of missing the planned vessel connection also possible damage to cargo. Based on written request from the shipping line these containers are accepted as active reefer containers and stacked in reefer yard for attaining the required declared /set temperature .Since there is a change in the status of the container, the approved charge of Change in status of container as per Section –IX is applicable .Whilst the charge is presently ₹3099.84/20” and ₹4649.75/40”, IGTPPL charges a vastly discounted rate of ₹800 per container regardless of the size of container.</p>
--	---

		<p>It should be noted these revenues are taken into consideration in both the actual performance calculations and the projected revenue calculations.</p> <p>The petitioners have further alleged that there are further hidden rates which are not TAMP approved or shared with Cochin Port as per license agreement and which have not been brought before this authority. However they have not specified any details of the same. Hence we are unable to comment on the vague statement of the petitioners.</p>
(xix)	<p>It is further submitted that the projected expenditure for doing Transshipment business is highly inflated. IGTPL has stated that their transshipment rates are lesser compared to other transshipment ports and have given a fancy expenditure for projecting transshipment business within IGTPL. However IGTPL has failed to give the previous figures in relation to Transshipment business and failed to bring to the attention of this Hon'ble Authority that IGTPL has failed to bring in any Transshipment business and they are only doing approximately 2% of the projected volume at present at IGTPL. There is no additional cost especially equipment hiring costs which is required as alleged by them. Further the existing ground slots within the IGTPL are utilized only a 60% efficiency and hence there is no requirement for additional Ground slots are stated by IGTPL with the current volume of cargo/containers handled at IGTPL. The existing ground slots of 2446 can be utilized for handling upto 446141 TEUS of containers. Further the dwell time of the containers which was earlier 20 days have now decreased to 9 days which means that the container movement will be faster enabling IGTPL to use the same space without looking for any additional space.</p>	<p>The volume estimates have been dealt in detail in our earlier para comments. IGT is taking all efforts to improve transshipment business and are in discussion with various main lines. Our submissions to TAMP mentions the Yard capacity as at 31st March 2016 at 446,141, the petitioners are merely repeating the submission made by IGTPL. The yard capacity calculations are recorded in the TAMP order and have been endorsed by COPT as recorded in TAMP 2016 Order clause 10 (iii) (II) (x). It should be noted that the average dwell days considered for this calculation is 5 days for Origin/Destination container and 7 days for Transshipment containers which is much lower than the dwell days of 9 days stated by the petitioners. In case the petitioners statement that the present dwell time is 9 days is considered the annual capacity would decrease and would be at 257,688 TEUs. Further, the increase in transshipment and Origin/Destination volume requires additional ground slots, hence the forecasts include these. The capacity calculations for each year have been submitted and the same recorded in the TAMP order. Developments of further ground slots are absolutely necessary for efficient operations at ICTT.</p> <p>We do not understand the petitioners allegation that "projected expenditure for doing Transshipment business is highly inflated", as the projections do not have any specific expenditure for only transshipment business. There are no projections for additional equipment. There are no additional costs, Only Costs as variable with increase in volumes has been forecasted. All Equipment's as required under the license agreement have been provided. Our projections have considered an increase in the existing equipment handling costs namely ITV hire charges, these have been supported by quotations. The detailed examination of these costs are recorded in the TAMP order.</p>
(xx).	<p>Apart from the above, IGTPL is given rebate in rates in Vessel Related Charges (VRC) by Cochin Port Trust and the maintenance dredging of 14.5 m draft at IGTPL is conducted by Cochin Port Trust without any liability being casted on IGTPL. In other words, IGTPL is getting all benefits from the Government, Cochin Port Trust and other authorities considerably and whereas they have kept the Terminal handling rates at a higher scale gaining advantage over the same from the</p>	<p>The petitioners allegation that IGTPL is being given rebate in the Vessel Related Charges (VRC) by Cochin Port Trust is incorrect. All Vessel Related Charges and discounts if any are recovered / given directly from / to the Vessel Operators by Cochin Port Trust. Maintenance dredging is carried out by Cochin Port Trust under the License Agreement, The petitioners insinuation that undue benefits are being accorded by COPT to IGTPL is incorrect and baseless.</p>

	Shipping fraternity.	
(xxi).	<p>It should also be viewed that Kerala is only having one Container Terminal which is IGTPPL – run by DP World and IGTPPL is using its monopoly in charging higher rates which shipping trade in Kerala are forced to accept as they are left with no other ports in Kerala. Further it should also be noted that neighbouring ports such as the Chennai Port or the Tuticorin Ports have not increased their tariffs as done by IGTPPL in the past even though their rates are very low compared to that of IGTPPL. Hence it is respectfully submitted that IGTPPL is not justified in further increasing the rates when they have failed continuous to achieve the projected volume of business through IGTPPL and considering the facts that the Terminal Handling charges at IGTPPL is very high compared to other neighbouring ports which is one of the reason for slow rise in volumes at IGTPPL.</p>	<p>It is once again confirmed that all the charges applicable at ICTT are fixed and approved by the regulator for Major Ports, i.e. TAMP as per guidelines and IGTPPL is not levying any charge without the approval of TAMP. The tariff of Chennai and Tuticorin also fixed and approved by TAMP as per the applicable guidelines. The points regarding non achievement of volume/slow growth etc. are addressed earlier in this letter.</p> <p>In any event it is to be noted that IGTPPL was not solely formed to serve the customers, market and trade within Kerala. The Kerala state has a limited industrial base and there has been very slow growth of Kerala market/cargo base. The entire infrastructure project for ICTT Vallarpadam Project including the railway connectivity, four lane national highway connectivity was conceived to also cater to customers beyond the territory of Kerala, i.e. the hinterland market especially Tamil Nadu and Karnataka. IGTPPL has been giving various discounts and incentives to the local Kerala trade also, such as extended free storage days for import /export containers, additional free days for cashew cargo, and additional free days for containers moving through main line vessels or rail. The local trade also benefits from the increased mainline/direct vessel calls as it bring down the transit time and overall cost for the exporter/importer.</p> <p>Hence the petitioners’ allegation that the terminal was having a monopoly for Kerala is not correct and its allegation that was using its monopoly for charging higher rates is baseless.</p>
(xxii).	Whether the IGTPPL is justified in further increasing rates when they are enjoying the benefits given by the Government, Cochin Port Trust and other Authorities?	No comments.
(xxiii).	As per BOT license agreement with the Cochin Port Trust and India Gateway Pvt. Ltd (IGTPPL), IGTPPL constructed at International Container Transshipment Terminal (ICTT) at Vallarpadam which is notified as a Special Economic Zone (SEZ). The Port is entitled to 33.3 % on the revenue generated from the Terminal. The Ministry of Commerce had approved the proposal of the Cochin Port Trust for Development, Operation and Maintenance of a Port based Special Economic Zone over an area of 115 hectares at Vallarpadom and notified the said area as a Special Economic Zone (SEZ). The Development Commissioner, Vallarpadom Special Economic Zone had approved the IGTPPL as a Unit in the Vallarpadom Special Economic Zone. Special Economic Zone (SEZ) is a restricted area as per the Scheme of the SEZ Act 2005, which has become operational on 10th February 2006.	We have no comments.
(xxiv).	Since the 115 hectares at Vallarpadom is declared as SEZ, IGTPPL has benefited huge profit towards	It is true that IGT had availed of duty exemption for import of equipment etc. in accordance with the

	<p>import of its equipments which are necessary for their operation as there is tax exemption for import of equipments to SEZ area. These benefits are provided to IGTPPL so that a portion of such benefits are passed on to the shipping community. Further rebates are given to mainline vessels calling at IGTPPL in Vessel Related Charges (VRC) by Cochin Port Trust in order to match with international ports and the maintenance dredging of 14.5 m draft at IGTPPL is conducted by Cochin Port Trust without any liability being casted on IGTPPL. Further the security at IGTPPL was offered through Central Industrial Security Force (CISF) for which the costs were born by Cochin Port. Understand that IGTPPL did not settle these charges back to Cochin Port, compelling Cochin Port to withdraw the services of CISF and making IGTPPL to deploy their own private securities which is very low cost in nature. None of the benefits they were getting was shared with the Cochin Port or the shipping trade / customers/ users.</p>	<p>Law. However, it should be noted that the duty exemptions received by IGTPPL had resulted in reduced cost of capital employed and resultant reduction in tariffs approved by TAMP which benefitted the shipping trade also. The BOT license agreement was based on an international bidding process. Both the parties to the agreement i.e. COPT and IGTPPL have their obligations to fulfill. Maintenance of draft at 14.5m is part of the COPT obligation under the license agreement between COPT &amp; IGTPPL and is in line with the global tender IGTPPL is providing the most competitive Transshipment rates to shipping lines to match the rates being given at Colombo. COPT has given some conditional rebates for mainline vessel however its marine charges for feeder vessels are not matching with Colombo. We are not commenting on the CISF charges since the matter is referred to arbitration. However we confirm that the cost of CISF have not been included in the actual costs for computing the deficit in returns. We would also like to confirm that whatever savings or cost reduction IGTPPL is making , benefit of the same is directly / indirectly passed on to the Trade thru the tariff approval process.</p> <p>The petitioners allegations are baseless.</p>
(xxv).	<p>Even though IGTPPL is charging their customers unreasonably and giving incentives to only few of the importers/exporters, that too out of state of Kerala, when we have asked the details of incentives given to various companies, under Right to Information Act, Cochin Port did not disclose the details of incentives given by IGTPPL and debited Cochin Port, fully knowing that disclosure of the same would show hidden benefits IGTPPL was enjoying all these years. This itself shows the malpractices and unholy relations happening in the Vallarpadam IGTPPL Terminal at the cost of the public / shipping trade / port users.</p>	<p>Disclosure of information under RTI query would be as per the Right to Information Act, we believe COPT would have dealt with the same accordingly. IGTPPL has complied with the requirements as per the License Agreement. The petitioners' allegation of malpractices and unholy relations are baseless. It should be noted that complete details of discounts /rebates as recorded in the financials were submitted to TAMP as part of the tariff approval process. Hence complete transparency has been maintained by IGTPPL.</p>
(xxvi)	<p>Other than the above mentioned details and facts, the IGTPPL has obtained various other benefits from the Governments, Cochin Port Trust, and statutory authorities etc. whereas none of those benefits are being shared with the public or port users and IGTPPL are solely using the same for their own benefit. With the imposing of huge Terminal Handling Charges, for those cargoes handled at IGTPPL, are likely to be decreased and if there is no urgent intervention from the statutory authority like TAMP, the shipping trade in Kerala is soon going to migrate to other customer friendly Ports which has much lower Terminal Handling Charges and benefits offered which the IGTPPL fail to do to the domestic customers.</p> <p>For the reasons stated above, it is humbly submitted that this additional points may be read and treated as part of the review petition already filed and the review may be allowed, and the IGTPPL may not be permitted to increase the rates at this stage any further unless and until they</p>	<p>The petitioner has alleged that IGTPPL has obtained various other benefits from the Government, Cochin Port Trust and statutory authorities etc. whereas none of these benefits are being shared with public or port user As mentioned in earlier para, any benefits received by IGT from various statutory authorities, if any are accounted by IGT and the same will naturally form part of submission to TAMP during the tariff review process.. We once again point out that THC is only one of the factors which decide the movement of containers. There are other factors like, better services and products, other incidental expenditures etc. We would also like to point out here that ICTT has been awarded the best terminal operator of the year at Samudra Manthan awards 2016</p> <p>We also would like to refer to the point raised during the public hearing on the volumes of Coffee, Cashew and Coir moving away from Cochin Port.</p> <p>Given below are the container volume of these</p>



achieve the projected volume of cargo and there may be direction from this Hon'ble Authority to reduce already existing the Terminal Handling Charges in competitive terms with other neighbouring ports which will generate more volume of business to IGTPPL and thus benefit the entire Shipping Trade in Kerala.

commodities at Cochin from 2011 to 2016 in TEU's as given in Cochin Chamber of Commerce Statistics. The 2016 Figures include actuals from Jan-Nov and estimates for December

Comm odity	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Coffee & Coffee Product Exports	5,193	4,445	3,690	3,366	3,346	3,265
Raw Cashew Imports	17,693	15,950	13,600	12,477	9,874	5,935
Coir & Coir Product Exports	11,068	11,069	11,247	13,812	13,694	21,879

Coir & Coir Products Volume: As can be seen from the above, the volume of Coir & Coir products exports have actually increased. We have improved our volumes of Coir and Coir Products by 60% through our aggressive marketing efforts by deploying our marketing people in the coir cargo generating areas and offering a very competitive supply chain solution.

Coffee Volume: Coffee is produced largely in Karnataka i.e. in Chikmagalur, Kodagu and Hassan and they account for 72% of coffee production. Followed by Kerala at 20% and Tamilnadu 5% and Andhra 3%.

Earlier part of the Coffee cargo from Karnataka used to come to Cochin as the roads to Mangalore port was not good and the frequency of feeder vessels were low.

There were very few vessel calls and these have to be improved.

The comparative distance of the coffee production areas to Mangalore and Cochin port is as below:

Distance in KMs	Mangalore	Cochin	Variance
Chikmagalur	153	494	341
Kodagu	153	346	193
Hassan	174	464	290

The slot rates charged by the feeder vessel operator from Mangalore were also high making the ocean freight rates higher at Mangalore compared to Cochin. Thus the overall cost including transportation, freight etc., Cochin was at an advantageous position. With new feeder services starting at Mangalore, the vessel class have now improved further the feeder slot rates dropped to less than half, which resulted in drop of shipping line ocean freight rates. The resulting effect was that due to a reduced ocean freight difference and higher transportation rate ( to higher distance ), coming to Cochin was no longer financially favorable as the cost difference in transportation for a TEU is in the range of INR 17,000-18000/- (INR

	<p>43000 to Cochin and INR 25,000 to Mangalore from Chikmanglur for a 20ft). However, IGTPPL still gets volumes from the Karnataka Coffee producing belt and has more or less maintained volumes over the past few years.</p> <p>Cashew Volume: Faced with an unfavorable Industrial climate cashew factories in Kerala have been shutting down and moving to Kanyakumari over the years. Once the Industries shifted and the larger share of the requirements were towards the Kanyakumari factories the cargo from Cochin port began to shift to Tuticorin due to proximity which is just 133 kms, whereas the distance to Cochin is approx. 300 kms and lesser transportation rates. West Africa Cashew sometimes needed drying and the climatic condition in Tamilnadu were favorable as well as the cost of warehousing was also high in Kerala compared to Tamilnadu which led the traders to shift their warehousing to Tamil Nadu.</p> <p>To reduce the impact of the lower ware housing costs at Tamil Nadu , IGTPPL has been proving 14 days free storage for all cashew imports. Besides, we have been working with shipping lines to bring direct main line services to Cochin so that Cochin trade can benefit from better freight rates and transit time as the feedering and transshipment is eliminated from the cost of a shipping line and also transship cashew cargo to other ports like Mangalore, Tuticorin etc. In 2017 Jan we attracted the first direct vessel of CMA (the third largest carrier in the world) from Africa to Cochin which discharged 900 TEUs of cargo for local delivery and transshipment.</p> <p>In view of the foregoing submissions we request TAMP to reaffirm the Order at the earliest and close the issue of review of the Order. In case any further details/clarifications are required we would be glad to prove the same.</p>
--	--

9. A joint hearing in this case was held on 17 January 2017. At the joint hearing, the IGTPPL, COPT and the concerned users / user associations have made the following submissions:

**Cochin Steamer Agents' Association (CSAA) and Cochin Customs House Agents' Association (CCHAA) represented by Shri V.J. Mathew, Senior Advocate**

- (i) I represent CSAA and CCHAA. We challenged the Order passed by TAMP dated 17 September 2016 and notified on 14 October 2016 and trade notice issued by IGTPPL.
- (ii) IGTPPL being a private entity is a private company and will always seek hike. Tariff Authority is like a judicial body. Any judicial body should have open mind in favour of trade and public. TAMP should have a lenient view towards trade.
- (iii) It is for first time that the entire trade has come together against hike sought by IGTPPL and approved by the Authority. Even the COPT is with trade and has opined that no increase in tariff should be given to IGTPPL. We are not going into the Writ Petition. We are concerned with our Review Petition filed with TAMP.

- (iv) When the first Order notifying the revised Scale of Rates of the IGTPPL was notified by the Authority on 14 October 2016, we did not have the speaking Order which was notified on 17 November 2016. Though the Authority has said it has passed a speaking Order, which is notified by the Authority on 15 November 2016, the said Order does not speak how the tariff hike is allowed. TAMP has not opened its mind in both orders.
- (v) The Order of the Authority is not a speaking Order. Each item should be justified. Please consider our Review Petition and our additional comments.
- (vi) When IGTPPL moved to Vallarpadam, they sought 58% tariff hike over the then applicable tariff of RGCT. They neither took over the employees nor did they take over the assets of RGCT.
- (vii) The IGTPPL projected very high volume during the last tariff revision in August 2009. But, the actual traffic handled by them from 2010 to 2015 is half of what they projected. The IGTPPL has failed to do proper marketing to bring the desired traffic. Benefits are not shared with Trade.
- (viii) The bifurcation of laden and transshipment containers is not given by IGTPPL and in TAMP Order of September 2017.
- (ix) The rate of IGTPPL is double as compared to its another subsidiary container terminal CCTPL at Chennai. The tariff of CCTPL is 40% of the tariff prescribed for IGTPPL.
- (x) Section 51 of the Major Port Trusts, Act says the Authority shall not discriminate. While fixing the tariff, there should not have been discriminatory tariff for IGTPPL compared to other container terminals.
- (xi) Clause 4.2. of the License Agreement requires the IGTPPL to propose tariff competitive with the tariff level existing at international container transshipment hubs and major competing ports in the region. The IGTPPL is required to consult the COPT prior to recommending the tariff. The IGTPPL has not complied with Clause 4.2 of the License Agreement which require them to fix tariff in consultation with port. The IGTPPL says that it is not governed by License Agreement but by tariff guidelines of 2005. But, when it comes to COPT saying that it has to incur huge CAPEX on capital dredging, the IGTPPL's stand is that the port is required to do as per the provisions in the License Agreement. TAMP is clinging onto guidelines not on License Agreement.

[Member (Finance), TAMP: The License Agreement is between COPT and concerned operator IGTPPL. TAMP is governed by the Tariff Guidelines for fixation of tariff.]

- (xii) IGTPPL says clause 4.2 is a good faith clause. The said clause is a vital provision in the License Agreement. They are not good faith clause as stated by IGTPPL. Condition of 4.2 of License Agreement should be complied with.
- (xiii) There is no justification for the tariff hike allowed to IGTPPL. The Authority has only looked into the comments of the IGTPPL. The Authority has to consider all the comments of users/ trade before passing the Order.
- (xiv) IGTPPL has admitted that THC at IGTPPL are higher in comparison to container terminals of CCTPL and PSASICAL operated at Chennai Port Trust and V.O. Chidambaranar Port Trust respectively. But, this aspect is not considered by the Authority while disposing of the IGTPPL Order.
- (xv) IGTPPL has said legal opinion of Economic Law Practice Mr. Menon is obtained.

[TAMP: He passes remarks on Menon.]

[Mr. Kevin D'souza, Director, IGTPPL: It is unfair to cast aspersions on a person who is not present in this joint hearing.]

- (xvi) COPT grants 85% rebate in VRC to four main line services. Port is giving this concession for survival of trade so that rate is comparable to Colombo.
- (xvii) The COPT had requested that the tariff may be reduced by 30%. But, the IGTPL has maintained that it has followed the tariff guidelines and had left the decision to the Authority. The IGTPL has repeatedly stated that they have proposed tariff hike as per the guidelines. Guidelines are made by TAMP. TAMP has declined increase sought by Tuticorin Port under the same guidelines. Why it has not declined IGTPL proposal in spite of strong objection.
- (xviii) Port and trade have stated there is no congestion. There are many CFS in and around COPT.
- (xix) Guidelines says power consumption norm is 8 units/ TEU. So anything excess of 8 unit/ TEU should not be allowed in tariff.
- (xx) As regards Equipment hire cost, it should be examined as to which all equipment are taken on hire and from whom it is hired. Projections of Repairs and Maintenance by IGTPL is high.
- (xxi) The tariff Order says that trade and COPT have objected the proposed tariff hike and hence balance should be struck. But, no balancing was done while granting tariff hike to IGTPL.
- (xxii) IGTPL is collecting tariff in the name of Special Service Request (SSR) forcefully without approval of TAMP.
- (xxiii) Deficit in the operations of IGTPL is not fault of trade.

**Cochin Customs House Agents' Association (CCHAA) now Cochin Custom Broker Association (CCBA)**  
(President)

- (i) I fully endorse the submissions of Shri V.J. Mathew, Senior Advocate representing us.
- (ii) The IGTPL has not achieved the projected traffic.
- (iii) IGTPL is giving huge discount to new importers/ exporters. There is no competition for ICTT. They are, therefore, giving huge discounts to new importers/ exporters at cost of Kerala trade. Why discount is given to few importer/ exporters? Port is losing 33% revenue share due to discounts.
- (iv) Coir Industry is facing huge competition from Srilanka.

**Indian Chamber of Commerce and Industry (ICCI)**

We fully endorse views of Shri. V.J. Mathew, Senior Advocate.

**Consolidators Association of India (CAI)**

We thought with operations of ICTT at Vallarpadam, the business will go up. But, that has not happened.

- (i) We request to seriously consider even downward revision in tariff.
- (ii) We endorse the views of Shri. V.J. Mathew, Senior Advocate.

**Tata Global Beverages Ltd. (not consulted)**

After IGTPL switching operations from RGCT to ICTT, the tariff burden has increased.

**Container Shipping Lines Association (CSLA)**

We request to reduce handling charges for empty container and for 40' container.

**Coir Board**

Ours is a traditional industry. There is stiff competition from foreign market. Tamil Nadu exporters are offered discount. We are impacted. It is not offered to traditional Kerala trade.

**Kerala Chamber of Commerce & Industry (KCCI)**

We anticipated the tariff will come down once IGTPPL moves to Vallarpadam. But, nothing has happened. Our expenses have increased. Trade is impacted. Previously we were fleeced by Cochin Port. Now IGTPPL is fleecing us. That is the only difference.

**Shri V.J. Mathew, Senior Advocate**

- (i) Consider submissions by Indian Chamber of Commerce & Industry, Seafood Exporters Association of India, Emirates Cement Indian Private Limited and Cashew Export Promotion Council of India.
- (ii) No employee was absorbed by IGTPPL inspite of Agreement with Trade Union and COPT.

**Indian Chamber of Commerce and Industry (ICCI)**

We have lost 85% coffee and cashew traffic in last 15 years due to high tariff.

**Cashew Export Promotion Council of India**

While fixing tariff for cashew, compare with tariff of other ports.

**Federation of Indian Cashew Industry**

We fully endorse views of the Senior Advocate Shri. V.J. Mathew.

**Cochin Steamer Agents Association (CSAA)**

- (i) All stakeholders seek reduction in tariff. It is not against IGTPPL. It is only to face competition. We lost many FOB orders. It moved to Tuticorin port. Moreover, there is diversion of traffic to other ports.
- (ii) Discount is offered by shipping lines to attract new cargo. But, due to high tariff at IGTPPL, we are not able to get the benefit. We are finding difficult to attract cargo to IGTPPL because of higher charges.
- (iii) Cost of empty container may be reduced.
- (iv) Withdraw September Order. Retain the old Order.

**India Gateway Terminal Private Limited (IGTPPL)**

(Mr. Kevin D'souza, Director, IGTPPL)

- (i) In 2005 we signed License Agreement with the COPT. At that time RGCT which was to be taken over which was a defunct terminal. Further, a new terminal was to be constructed at Vallarpadam.
- (ii) We anticipated to start operations at ICTT by 2010. However, we could commence commercial operations at ICTT only on 18 February 2011.
- (iii) We have created physical infrastructure facility. It is a new Terminal. We marketed this terminal globally.
- (iv) The Steamer Agents should ask their principals as to why they are taking feeder vessel to Colombo.
- (v) As regards clause 4.2. of License Agreement, it is a consultative process. We are not tied up with COPT. COPT is not tied up with us.
- (vi) As regards comparison drawn to container terminals of VOCPT and Chennai, it is to state that in these two container terminals, the infrastructure in terms of wharf and the dredging was provided by port themselves. At VOCPT the draft is 15 mtrs. Draft and Chennai has 14 mtrs. draft. No civil assets are provided by port

in our case. Hence, comparison of IGTPL tariff cannot be drawn with tariff of container terminals PSA SICAL at VOCPT and CCTPL at Chennai Port.

- (vii) The tariff orders referred by the CCHAA and CSAA of container terminals operated at VOCPT, PSA SICAL and JNPT are subjudice. Hence tariff is not comparable.
- (viii) The Authority has asked each and every detail to us on the proposal. We have provided the requisite details. The Authority has passed a speaking Order reasoning each and every point in their speaking Order notified on 15 November 2016.
- (ix) We demanded 9.15% annual increase in tariff. After due application of mind the Authority granted only 4% increase in annual tariff. TAMP has given 6% increase for COPT. According to us it is a speaking Order. The Authority has undertaken consultation process and passed a speaking Order.
- (x) The trade did not want increase in tariff of IGTPL for one year which finally materialised. By the time the revised SOR came into effect it was around November 2016. In JNPT tariff is ₹8400 including berth hire.
- (xi) Under 2005 guidelines, tariff is to be determined on cost plus return model. It is not market based rate.
- (xii) Review process arises when there is any error on face of record. There is not a single error pointed out by the trade in the Order passed by TAMP.
- (xiii) As regard estimates variation, we have grown up by 22.5% in 2016 and we look forward to achieve the volume projected in 2017 and 2018 as well. We have put in lot of efforts for growth.
- (xiv) If we reduce the volume, the tariff will go higher. The trade is benefitted in fact by our traffic projections.
- (xv) TAMP took escalation of 2.46%. It should have been 3.82%. The cost are higher but TAMP has restricted to 2.46%.
- (xvi) For, tariff fixation, the Authority has not considered discount. It is fixed at the then existing tariff.
- (xvii) We are absorbing past losses to the extent disallowed by the Authority.
- (xviii) The net profit at RGCT has been adjusted entirely by the Authority while revising the tariff in September 2016 Order instead of adjusting 40%. The Authority has taken lots of aspects. The Authority has restricted annual escalation to 2.46%, moderated estimates of repairs and maintenance, not allowed discount on tariff, not allowed return on working capital and adjusted full surplus of RGCT while fixing our tariff.
- (xix) We have given additional free period. Even 14 days free period has been allowed for cashew. We have given discount on reefer charges. We have accommodated specific requests for discount wherever possible.
- (xx) The SEZ benefits are completely captured in Audited Book of Accounts and is considered while determining the tariff. Capital cost has come down. We got lower return which means benefit to the trade.
- (xxi) We have also suffered losses. We are constrained to increase tariff to the extent allowed by the Authority.
- (xxii) We took employees at RGCT and returned them when we moved to Vallarpadam.

#### **Cochin Port Trust (COPT)**

(Deputy TM)

- (i) The License Agreement was executed by Global Tender. Due diligence was exercised by all parties. Each party knew what they are bidding for.
- (ii) Comparison with Chennai is totally uncalled for. They are different models. Chennai Port does not have rocky bottom. Chennai had along draft of 13.5 mtrs. Chennai has nil dredging expenditure.

- (iii) The revenue share offered by CCTPL the container terminal operator of Chennai Port is different from that of IGTPL.
- (iv) Our revenue increases if handling charges go up. When we argued for reduction in tariff of IGTPL, we expected that volume will go up. If tariff is reduced, increase in traffic will go up which is expected to compensate for reduction in tariff.
- (v) We handled 1000 TEUs of two cargo items viz. cashew and coffee. Now the imports have reduced which we have lost.
- (vi) We don't dispute guidelines. There is a need for competitive tariff. That is why we sought for reduction in tariff.
- (vii) We know discount can be given as rate are ceiling tariff.
- (viii) At COPT, VRC is almost double the neighboring ports due to dredging cost. The same thing is in THC. We are giving discount in VRC to match the neighboring ports.

#### **India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL)**

Discounts are offered to attract and bring the trade outside Kerala to IGTPL. THC include various components. For importer/ exporter overall cost is pertinent. Overall cost need to be matched not only with tariff but also service level. We give discount to compensate transportation cost. For Coimbatore to Cochin and Coimbatore to Tuticorin the cost comes to the same though distance to Tuticorin is double. The connectivity levels are different at Tuticorin and Cochin. We accommodate specific request for discount to the extent possible for us. We are doing collectively in term of cost, services level and trying to match to attract containers.

#### **Cochin Steamer Agents' Association (CSAA)**

- (i) Whether it is feeder or mother vessel, it is a part of shipping trade. There should not be any discrimination whether feeder or mother vessel. Feeders are inseparable method of port trade. COPT is giving huge discount.
- (ii) We have no comments on infrastructure cost incurred by IGTPL. It is their requirement. They can cover it by increase in volumes and not by increase in tariff.
- (iii) We are sure the Authority will generally consider all the submissions.
- (iv) Discount has to be there. This proves that their tariff is high. Discount should continue.
- (v) IGTPL is charging SSR and Temperature variance charges. It may be cost to IGTPL. But, it should have approval of TAMP.
- (vi) We do not question efficiency of IGTPL.

#### **Consolidators Association of India (CAI)**

IGTPL is doing fantastically in service level. Cost of transportation, logistics is very high in COPT compared to other ports.

#### **Shri V.J. Mathew, Senior Advocate**

- (i) We have come to submit voice of the trade.
- (ii) Without approval of TAMP, IGTPL has charged few items which is not approved by TAMP. SSR is charged without approval of TAMP. It demanded weighment charges. We challenged in High Court. It was withdrawn by IGTPL.
- (iii) This Authority has vast power to modify tariff guidelines in interest of trade.

- (iv) COPT has not touched upon the Clause 4.2 of the License Agreement.

[COPT, Dy. TM: We have given written comments to TAMP.]

**Cochin Customs House Agents' Association (CCHAA)**

Please reduce the rate by 30% as stated by COPT.

**India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL)**

SSR is charged as per approved tariff.

10.1. As decided at the joint hearing, the CSAA, CCHAA and IGTPPL were to take action on the following points:

- (i). The CSAA and CCHAA agreed to give in writing the brief synopsis of the points made by the Senior Advocate representing them in the joint hearing in a week's time. Senior Advocate also agreed.
- (ii). At the joint hearing, the IGTPPL also agreed to examine the points made by the users/ user associations with regard to higher discount given by IGTPPL to trade outside Kerala and submit its response in a week's time i.e. 24 January 2017.

10.2. With reference to first point of action referred above, as agreed, the Sr. Advocate representing petitioners has, vide its letter dated Nil January 2017 has forwarded the brief synopsis of the points made by the Senior Advocate representing them in the joint hearing. The brief synopsis of the petitioners was forwarded to IGTPPL vide our letter dated 1 February 2017 for their comments. The IGTPPL, vide its email dated 9 February 2017 has furnished its reply to the brief synopsis of points made by the petitioners. The reported brief synopsis of the CSAA and CCHAA and the response of IGTPPL are seen to be reiteration of the points made by the respective parties during the consultation proceedings of this case. Hence they are not repeated here, except the following:

Sl. No.	Comments of the petitioners	Reply given by IGTPPL				
(i).	It is respectfully submitted that the entire EXIM Trade body which includes the petitioners i.e. Cochin Steamer Agents’ Association and The Cochin Customs House Agents’ Association along with the other trading bodies such as the Federation of Indian Cashew Industry, the Coimbatore Customs House and Steamer Agents Association, Emirate Cements India Pvt Ltd, Federation of Indian Coir Exporters Association, Indian Chamber and Commerce and Industries Association, Sea Food Exporters Association of India, Tata Global Beverages Pvt Ltd, Cochin Chamber of Commerce, Consolidators Association of India etc. were all present at the time of hearing held on 17th January 2017 and have addressed their concerns before the Hon’ble Authority. All these bodies including Cochin Port Trust – Licensor have unanimously stated that already rates in Cochin are double the rates of nearby ports and the increase in rates are moving the business away from IGTPPL to other neighbouring ports such as Chennai and Tuticorin where the terminal handling charges are much lesser. The Cochin Port Trust which has 33% revenue sharing with IGTPPL as per the License Agreement has also advocated for 30% reduction in the present tariff as they are also of the view that reduction in the present tariff and handling charges will attract more volumes and more business for the IGTPPL and thus increase the revenue and trade in the region.	The allegation of the petitioners that business is moving away from IGTPPL is not supported by the actual facts of the volumes .As mentioned in our earlier letter the growth in volumes at IGTPPL has been significant .The growth in the last few years is as below:				
			ICTT Cochin		South India Market	
		Financial Year	TEUs	YoY Growth	TEUs	YoY Growth in %
		2009-10	289,380		1,866,851	
		2010-11	312,189	7.9%	2,025,647	8.5
		2011-12	337,053	8.0%	2,336,892	15.4
		2012-13	334,925	(0.6)%	2,338,687	0.1
		2013-14	346,204	3.4%	2,325,049	(0.6)
		2014-15	366,376	5.8%	2,519,960	8.4
		2015-16	419,550	14.5%	2,708,676	7.5
		Apr-Dec-2015YTD	306,264		2,001,104	



		Apr-Dec-2016YTD	366,859	19.8%	2,225,546	11.2
(ii).	<p>This is for the first time the entire trade bodies of Cochin has come before this authority with a representation and demand for not allowing any increase in the rates as any further increase will be fatal to the EXIM trade which is already suffering and requested to reduce the existing rates.</p> <p>IGTPL has a responsibility to keep the tariff at ICTT in competitive rates as per the license agreement entered between IGTPPL and COPT.</p>	As stated above the petitioner's contention that the business is moving away from IGTPPL is not sustainable as the facts are that the volumes have been increasing.				
(iii).	<b>Equipment Running Cost</b> - The power cost charged is at 15.67 units per TEU as against the 8 unit per TEU in 2008 guidelines. Hence IGTPPL is reaping profit by way of power consumption.	<b>Equipment Running Cost:</b> The authority had raised the same query and IGTPPL response to the same has been recorded in the TAMP order reference clause 8.3.B.6.(iv).(a). Further the verification, analysis and conclusion to the satisfaction of TAMP on the same has been recorded under clause 10.(iii).( II ).(xx).(a).				
(iv).	<b>Equipment Hire Charges:</b> Other than the vehicles details, IGTPPL has not clearly states which of the equipment are being hired and from who is hired. There are sufficient equipments owned by IGTPPL for carrying out their operation and hence it has to be specified under why additional equipments are hired. The above charges are included only to show inflated figures to get increase in tariff rates.	<b>Equipment Hire Charges:</b> Full details of equipment hire charges are recorded under TAMP order clause 8.3.B.6. (vi) (a). The equipment's hired are the Inter Terminal Vehicle and Inter Terminal Shuttle Bus. These equipment are not owned by IGTPPL hence the same are being hired. Further the verification, analysis and conclusion to the satisfaction of TAMP on the same has been recorded under clause 10.(v). Please refer page 56 of speaking order.				
(v).	<b>Technical Service Fees</b> – The Technical Service fees payable by IGTPPL to its Principals should not be brought within the preview of calculation for getting an approval for increase in Tariff. The said payment is based on a understanding between IGTPPL and its principal and it should not be made at the cost of the Trade.	<b>Technical Service fees:</b> These are permitted cost as per the tariff guidelines. The TAMP order clause reference clause 8.3.B.6.(x) gives the details of the technical fees. Further the verification, analysis and conclusion to the satisfaction of TAMP on the same has been recorded under clause 10.(ix). Please refer page 58 of speaking order.				
(vi).	<b>Depreciation and Deficits</b> – The same deficit in the balance sheet is partly attributed to the fact that the IGTPPL has failed to achieve the intended volumes. If they had achieved the projected volumes, then the margin of deficits would have been lesser and hence the EXIM trade should not be penalized for the inefficiency of IGTPPL in achieving the desired targets.	<b>Depreciation and Deficits:</b> The petitioner has not given any comment on depreciation. The petitioner has stated that due to failure of IGTPPL to achieve the intended volumes has resulted in the deficit and EXIM trade should not be penalized for the same .We have given our detailed comments on the reasons and / or factors which have affected the projected volumes and the various marketing efforts undertaken by IGTPPL to build the volumes despite various adverse conditions detailed in the earlier para's comments. The growth of volume at ICTT over the years and as compared to growth in the South Indian market have also been detailed in the earlier para's comments .				
(xxvi).	<p>It is to be noted that during the hearing on 17 January 2017, wherein the argument lasted for more than an hour by the stakeholders counsel, IGTPPL did not comment anything other than accepting the earlier order of TAMP.</p> <p>The Union Govt. And Cabinet has passed The</p>	The Petitioners Advocate has opined with the new Major Port Authority Bill 2016 being presented in Parliament, the TAMP authority has been nullified .Further alleged that despite knowing the intention of Government of India and the Parliament, the authority has been hasty in passing an order in favor of IGTPPL and further requested that TAMP				

Major Port Authority Bill 2016 and presented in the Parliament in December 2016 and in the new bill the TAMP constituted under s.48 of the present act has been taken away and given to a new Judicial Authority. Fully knowing the intention of the Government of India and the Parliament and since already the bill nullifying the TAMP has been presented in Parliament, this Authority ought not have considered the demand of IGTPPL to increase the tariff and passed an order in their favour hastily. It is requested that this TAMP Authority shall suomoto withdraw from implementing its order passed on 17 <sup>th</sup> day of September 2016 enhancing the Tariff at IGTPPL and all Ports in India and this should be given to the newly constituted Authority.	<p>authority withdraws its order for tariff increase at IGTPPL and for all ports in India.</p> <p>The Major Port Authority Bill 2016 is not the law of land as it is not yet legislation. Until such time the Major Port Authority Bill is notified, Major Port Trusts Act, 1963 continues to be enforce under which TAMP continues to be the relevant authority to determine tariff for Major Ports.</p>
--	---

10.3. With reference to second point of action referred, the IGTPPL has, vide its email dated 9 February 2017, made following submissions:

- (i) The authority has asked us to examine the point made by the user/user associations with regard to higher discounts given by IGTPPL to trade outside Kerala. The Kerala state has a limited industrial base and there has been very slow growth of Kerala market/cargo base. For IGTPPL to improve the volumes and make the port an attractive port call option for a mainline vessel, we have to look at cargo from hinterland in Tamilnadu and Karnataka. The infrastructure such as rail connectivity and four lane highway connectivity have also been provided recognizing the need to attract cargo from areas beyond Kerala. In order to divert such cargo IGTPPL have deployed its marketing team in Tamilnadu and Karnataka to meet the customers in the hinterland i.e. trade outside Kerala and work out solutions for them. There were many challenges highlighted by the customers like Walayar check post crossing delays, higher cost of transportation to Cochin viz a viz Tuticorin, higher freight cost of shipping lines compared to other ports like Chennai and Tuticorin, etc. With assistance from the ministry the Walayar check post issue for sealed containers were sorted and in order to mitigate the overall cost differences we have offered rate equalization scheme to these customers so as to persuade them and get their supply chain readjusted towards Cochin from other ports and as may we have met with great amount of success as evidenced by our growth rate. Details of IGTPPL growth in comparison to the South India market growth is given below:

Financial Year	ICTT Cochin		South India Market	
	TEUs	YoY Growth	TEUs	YoY Growth in %
2009-10	289,380		1,866,851	
2010-11	312,189	7.9%	2,025,647	8.5
2011-12	337,053	8.0%	2,336,892	15.4
2012-13	334,925	(0.6)%	2,338,687	0.1
2013-14	346,204	3.4%	2,325,049	(0.6)
2014-15	366,376	5.8%	2,519,960	8.4
2015-16	419,550	14.5%	2,708,676	7.5
Apr-Dec-2015YTD	306,264		2,001,104	
Apr-Dec- 2016YTD	366,859	19.8%	2,225,546	11.2

- (ii) The cargo from hinterland is crucial for increasing the volumes, as only significant volumes can create interest in shipping lines to begin mainline vessels calls at Cochin. Hence we offer some rate equalization measures to divert business to the terminal looking at the long term prospect and benefit to trade despite the present financial burden on IGTPPL. Presently the hinterland volumes comprise of 9% of the total volume handled, we have projected this will grow to 13.5% in 2017. It should be noted that TAMP has not considered these projected rate equalization measures as deductions from its estimation of projected revenue for tariff revision.
- (iii). IGTPPL has been giving various discounts and incentives to the local Kerala trade also, such as extended free storage days for import /export containers, additional free days for cashew cargo, additional free days for containers moving through main line vessels or rail. The local trade also

benefits from the increased mainline/direct vessel calls as it bring down the transit time and overall cost for the exporter/importer.

- (iv). The authority has also asked IGTPL to explain the tariff arrangement under which Special Service Request (SSR) is being collected. SSR is the trade nomenclature for any service other than Container handling & Storage. Thus service provided by the terminal other than those in the regular course of handling of the containers for loading or discharge from vessel and regular course of taking/giving delivery of customers is termed as a Special Service Request and these services are provided basis a written request from the customer /shipping line/vessel operator. The approved list of such service are listed in the Section –IX of the approved Scale of Rates and the services are being collected as per these approved tariff.
- (v). In particular, the charges for Gate cutoff, Temperature variance and Removal / Fixing of seals were raised. We would like to submit as below:

Regarding gate cutoff time it is stated as per the terminal operating process, export boxes are allowed to be stacked in the terminal yard 7 days prior to the declared arrival of vessel. The export boxes will continue to be accepted upto 4 hours prior to the actual time of arrival of the vessel. This restriction of four hours prior to actual arrival is known as the 'Gate cutoff time' for that vessel. This is a normal practice at all terminals and is well known to the trade. These operating procedure is to ensure operating efficiency and faster turnaround of the vessel as explained further. Four hours prior to the actual time of arrival of the vessel at the terminal berth, the vessel operator forwards the Export Advance List (EAL) i.e. their planned list of containers to be loaded on the vessel and as per the Prestow & EAL the export list is closed and load plan prepared by the terminal. Based on this list the various terminal activities of loading / discharge of the containers and their stacking in yard are planned. Similarly based on this list the sequence and stacking of these containers on the vessel are also planned. This vessel plan is based on the various parameters covering both the containers already on board the vessel and containers to be loaded and discharged. The parameters include weight of the container, port of discharge, size, type etc. This plan has to be approved by the Chief Officer of the vessel and the Central planner of the vessel operator. Pursuant to such approval the process of loading operations can commence. Any export container arriving after the above mentioned cutoff time are normally not accepted for a particular vessel. These containers are then allocated to the next vessel of that service. In case any customer requires that a particular container should be loaded on the earlier vessel the vessel plan of that particular vessel has to be amended, approvals taken again from the Chief Officer of vessel & Central planner of the vessel operators for the changes, further the operational plan for servicing the vessel has to be altered accordingly. Based on a written request form the shipping line and approval of the vessel operator such request are carried out. These activities result in loss of operational time, deployment of additional equipment, shifting of the container from the present stack to the particular export stack and resultant delays in vessel departure. Special care to ensure that the scheduled port pilot boarding is not delayed and the vessel sails out on time. Since there are additional activities and shifting involved, TAMP approved charge under Section IX (iii) is chargeable. Whilst presently the approved charge is ₹3099.84/20' & ₹4549.75/40', IGTPL is charging a vastly reduced rate of ₹2150 as a penal charge for all containers regardless of size/type. Further these revenues are taken into consideration in both the actual performance calculations and the projected revenue calculations.

- (vii). Regarding charges for temperature variance for reefer containers it is stated that, as per trade custom, the vessel operators do not accept a reefer container in the event the actual temperature of the container has a variance of more than /less than 5 degrees from the declared/set temperature of the container. Accordingly the terminal had modified its operating procedure to accept reefer containers with a variance of more than/less than 5 degrees from the declared /set temperature. The change in the operating procedure was intimated to the trade. In practice some of the containers come in with a variance exceeding the allowable limits, in such cases the containers would have to go back to the stuffing point/CFS/factory for attaining the declared/set temperature. This would result in extra cost to the shipper, possibility of missing the planned vessel connection also possible damage to cargo. Based on written request from the shipping line these containers are accepted as *active reefer* containers and stacked in reefer yard for attaining the required declared /set temperature. Since there is a change in the status of the container, the approved charge of Change in status of container as per Section – IX is applicable. Whilst the charge is presently ₹3099.84/20' and ₹4649.75/40', IGTPL charges a vastly discounted rate of ₹800 per container regardless of the size of container. It should be noted these

revenues are taken into consideration in both the actual performance calculations and the projected revenue calculations.

- (viii). Regarding the charges for removal /fixing of seals , shifting /stacking in yard charges, the petitioner has alleged that the same are not approved by TAMP. We would like to point out that these charges are approved under the Section IX (i) & (iii) of the approved Scale of Rates .Further these are levied basis the written request of the shipping lines for such services . It should be noted these revenues are taken into consideration in both the actual performance calculations and the projected revenue calculations.

11.1. As stated earlier, the comments received from various users/ user associations were forwarded to IGTPL and the Petitioners viz., CSAA and CCHAA for their response/ comments. Since, the petitioners viz., CSAA and CCHAA has not responded, the CSAA and CCHAA was reminded vide our letter dated 24 February 2017.

11.2. In response, the CCHAA has, vide its email dated 1 March 2017, stated that both petitioners viz., CSAA and CCHAA fully endorse the views taken by all associations who furnished their comments. All the users/ user associations have highlighted main issues such as high terminal handling charges at IGTPL, loss of business opportunities due to high charges, deviation of cargo to neighboring ports, high increase in rates when the operations were shifted from RGTPPL to IGTPL which we have addressed in detail in the Review petition, additional statement and in Argument notes. The CCHAA has also requested to pass an Order at the earliest in the interest of justice directing IGTPL not to increase the existing rates and thus benefit the entire shipping trade in Kerala.

12. The IGTPL vide its email dated 03 February 2017 has forwarded the following points raised by it at the joint hearing held on 17 January 2017 and has requested to take into consideration them and give effect in the tariff Order:

- (i). Clause No. 10(iii) (I) (B)(ii) (b) - Adjustment of actual surplus for the period Dec-09 to Feb-2011 amounting to Rs.929.74 lacks has been taken at 100% adjustment against the deficits estimated for ICTT. As per the opinion of the Attorney General for India, both financial and physical parameters will be taken into account for the purpose of clause 2.13 of the Tariff Guidelines of 2005. 20% of the surplus would be allowed to be retained by the operator. It is only the surplus over and above the 20% that shall be shared equally between the operator and the users.
- (ii). Clause No. 10(iii)(II)(xvii)(a) - The various discounts provided on the foreign and transshipment containers in the projections, have been set aside in the TAMP analysis and the income from foreign and transshipment containers were estimated at the rates prescribed in the SOR. The total value of such discounts set aside is ₹1551.7 Lakhs. This notional income has reduced the eligible increase in tariff.
- (iii). Clause No. 10(iii)(II) (xix) and 10 (xii) and Annual escalation estimated at on Operating & Direct Labour as well as Management labour considered only at 2.46% as against our submission based on actual past trend of 11%. The provisioning at the lower level of the eligible costs have reduced the eligible increase in tariff.
- (iv). Clause No. 10(iii)(II) (xx)(c) - Equipment R&M Expenses we have estimated at 3.82% escalation with the previous year, however TAMP has considered at 1% on civil assets and 2% on Mechanical equipment's, whereby expenses are reduced by ₹144.23 lakhs. This notional decrease in costs has reduced the eligible in tariff.
- (v). Clause No. 10(iii)(II) (xviii) - Cost escalation considered by TAMP only at 2.46%, however the application for revision in tariff was submitted in Dec-2015. The permitted cost escalation for 2015-16 was 3.82% which was adopted by us for the cost projections. Since the processing of the proposal was delayed and completed in 2016-17, the authority has adopted the cost escalation applicable for 2016-17, i.e. 2.46%. We submit that the delays in disposing of the proposal should not unduly disadvantage IGTPL, hence the cost escalation may be applied at the applicable for 2015-16 i.e. 3.82%.

13. A Summary of the points made by the CSAA and CCHAA in their review application dated 17 November 2016 and additional points made by them vide their letter dated 06 January 2017 during the proceedings of this case and our analysis thereon is furnished below:

**I. Main points made by the CSAA and CCHAA in their review application dated 17 November 2016 and our analysis thereon:**

**1. Main points made by the CSAA and CCHAA**

The Scale of Rates notified in August 2009 is applied to the IGTPL till date. However, the IGTPL has arbitrarily and unethically demanded review of Scale of Rates. The IGTPL has proposed 6.98% increase over the expiring tariff from 1 January 2016 with an annual increase of 6.98% from 1 April 2016 for each year 2016-17, 2017-18 and 2018-19. After joint hearing held on 7 June 2016, IGTPL has proposed 9.12% annual increase with effect from August 2016.

**Analysis**

1.1. The Scale of Rates notified on 11 August 2009 vide tariff Order No.TAMP/25/2008-IGTPL dated 5 August 2009 was valid upto 31 December 2015. Therefore, the review of tariff of IGTPL was due from 1 January 2016. Clause 3.1.3 of Tariff Guidelines of 2005, under which the tariff of IGTPL is regulated, calls for the Private Terminal operators to file the proposal before this Authority three months before the tariff is due for revision. The IGTPL filed the proposal for revision of tariff fixed in the tariff Order dated 5 August 2009 by its letter No.IGTPL/FIN/TAMP/2015/2 dated 16 December 2015 and e-mail dated 28 December 2015 for the next tariff cycle 2016-17 to 2018-19. Therefore, the action of the IGTPL to file the tariff proposal for the tariff cycle 2016-17 to 2018-19 even when the tariff fixed by tariff Order dated 05 August 2009 was in force is in line with clause 3.1.3 of the Tariff Guidelines of 2005; and, therefore filing of proposal for review of tariff cannot be termed as arbitrary and unethical.

1.2. It is factual that the IGTPL proposed in its proposal dated 16 December 2015 and 28 December 2015 6.98% increase over the tariff fixed as per tariff Order dated 05 August 2009 from 1 January 2016 and annual increase of 6.98% from 1 April 2016 for each of the year 2016-17, 2017-18 and 2018-19 as recorded in Paragraph No.4.2 (xii) of the speaking tariff Order dated 17 September 2016.

1.3. As recorded at serial No.3 of the table under paragraph No.8.3. of the speaking tariff Order dated 17 September 2016, the figures for the year 2015-16 was based on the provisional accounts for the first nine months (April to December 2015) and estimates for the remaining three months (January 2016 to March 2016) of the financial year 2015-16. Since the financial year 2015-16 was over when the tariff proposal of IGTPL was under scrutiny in the Office of this Authority, the IGTPL was advised vide our letter dated 23 May 2016 to update the estimates of the year 2015-16 with the actuals for the entire year 2015-16 and review and modify the estimates for the financial year 2017-18 and 2018-19, if necessary, with reference to the actuals for the year 2015-16. Accordingly, the IGTPL updated the figures with the actuals for the year 2015-2016 and modified the estimates for the year 2016-17 and 2018-19 vide its letter dated 30 June 2016 and filed the revised cost statements. The revised cost statements showed an average net deficit of 17% for the year 2016-17 to 2018-19. Based on the average net deficit, the IGTPL sought annual tariff increase of 9.12% per annum with effect from August 2016. The filing of the revised cost statement and seeking the revised percentage of tariff increase by the IGTPL was with reference to the letter dated 23 May 2016 issued by the office of this Authority prior to the date of joint hearing which was held on 7 June 2016. Therefore, attributing the reason for seeking higher percentage of tariff increase to the joint hearing held on 7 June 2016 is not seen to be correct and it amounts to misleading the stakeholders.

**2. Point made by CSAA and CCHAA**

The assessment of traffic estimation was seen due to underperformance of IGTPL. The Container terminal handling charges were already high at IGTPL. Hence, traffic is diverted to other ports like Tuticorin (PSA) and Chennai (DPW) as their terminal handling charges was 54% and 38% cheaper compared to IGTPL. Further increase in rates will further increase the migration of traffic. Absorption of cost by increasing the rate would only decrease the existing traffic in IGTPL. The IGTPL has not identified the real reason for the under performance. It is lack of marketing of services of IGTPL and high terminal handling rates. [The COPT and user organisations consulted in the review application have almost aired the same views.]

**Analysis**

2.1. The tariff of IGTPL was last approved by this Authority in August 2009 vide Order dated 5 August 2009. As recorded in paragraph no.10(iii)(II) of the speaking Order dated 17 September 2016, the cost statement under cost plus method showed an average deficit of 57.85% at the then existing Rates for the tariff

cycle from 2010 to 2012 and 12.09% deficit for the next tariff cycle 2013 to 2015 resulting an increase of 57.85% for the first tariff cycle and the increased tariff of first cycle is to be reduced by 29.56% in the next tariff cycle of 2013 to 2015. This showed that there would be wide fluctuation in the tariff movement. In order to smoothen the impact of steep hike in tariff in one cycle an analysis was done and the tariff for IGTPL was prescribed allowing an annual increase in tariff by 3.48% instead of granting steep increase at one go.

2.2. As regards the reported diversion of traffic from IGTPL to the PSA SICAL operated container terminal at the V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) at Tuticorin and the DP World operated container terminal at the Chennai Port Trust (CHPT), the IGTPL has sought to counter that the market and hinterland of Cochin has been smaller as compared to the market and hinterland available to the terminals at the VOCPT and CHPT.

From the traffic statistics furnished by the IGTPL for the year 2014, 2015 and 2016 it is seen that the container traffic volume growth is in decreasing trend both at the CHPT and VOCPT. The traffic growth which was at 3.86% in the year 2014 has come down to (-) 1.21% at CHPT in the year 2016 and the growth at the VOCPT which was at 10.52% in the year 2014 has come down to 6.70% in the year 2016. The container traffic volume growth at IGTPL is seen to be growing from 5.43% in the year 2014 to 22.50% in the year 2016.

2.3. As regards the reported lack of marketing efforts by IGTPL, the IGTPL has sought to explain that it has been offering discounts to the transshipment containers and over dimensional containers (ODC). The IGTPL is of the view that though the CSAA and CCHAA (steamer agents) represent the shipping lines who actually move the containers have also the responsibility for volume growth at the IGTPL.

2.4. As recorded in paragraph 10 (xv) of the speaking tariff Order dated 17 September 2016, which the IGTPL proposed annual increase in tariff, the COPT initially requested for reduction in tariff by 30% and later requested to maintain status quo in the tariff of IGTPL. The Tariff Guidelines of 2005 envisage Cost plus model of tariff fixation. The tariff of the IGTPL is fixed following the said Tariff Guidelines of 2005. Tariff increase is granted or reduction in tariff is effected as per the estimated financial and cost position of the port operator. The COPT is aware of the cost plus model of tariff fixation. Since the estimated financial and cost position warranted increase in tariff, tariff increase was given to IGTPL. Unless the operator voluntarily opts for moderation in tariff hike, this Authority would not have been justified in suo moto denying increase in tariff or maintaining status quo.

2.5. In any case, the CSAA and CCHAA or the COPT or the users consulted in the review application have not pointed out any error in the Scale of Rates notified on 14 October 2016; and, hence no review of the Scale of rates is warranted.

### 3. Point made by the CSAA and CCHAA

The IGTPL has failed to get any volume in transshipment business which was entirely the responsibility of IGTPL. The IGTPL has only attained 2% of volume as against projected 25%.

#### Analysis:

As regards the point made by the CSAA and CCHAA that the IGTPL has achieved 2% transshipment volume as against projected 25% volume, they are advised to note that the variation between the entire actual container volume (including) actual volume of transshipment (containers) for its operations at RGCT for the period December 2009 to 17 February 2011 and for its operations at ICTT for the period from 18 February 2011 to 31 December 2015 has been analysed at greater length with reference to the estimates relied upon while fixing tariff in the tariff Order dated 5 August 2009 following clause 2.13 of the Tariff Guidelines of 2005. The CSAA and CCHAA are advised to refer to the paragraph no. from 10 (iii) (I) to 10 (iii) (II) of the Speaking Order.

### 4. Point made by the CSAA and CCHAA

IGTPL has not disclosed the value of the Business Related Assets which are entitled to lower ROCE thereby claiming a higher ROCE, and any compensation by way of ROCE above 5.72% be not extracted from trade but settled by the Government out of its own funds in accordance with any bilateral agreement.

#### Analysis:

4.1. Clause 2.9.7 of the Tariff Guidelines of 2005 stipulates that on the cost of Business - related assets / facilities; (like quarters / schools / hospital for port employees) which may not be distinctly used in the business

but which have been created for supporting the business, return will be allowed only at the risk free rate. Variable and fixed operations expenses on such assets will be considered as admissible cost for tariff purpose.

4.2. The IGTPL has categorically stated that it does not have any asset in the category of business related assets during the proceedings relating to the review application filed by the CSAA and CCHAA. That being so, the question of allowing lower ROCE at risk free rate does not arise. In fact, in none of the tariff cases of BOT operators decided so far, the question of their having Business Related Assets has arisen. It is relevant only in the case of Major Port Trusts.

4.3. The basis for the ROCE of 5.72% is stated to be industry norms and global performance of DPW at 5.72%. Clause 2.9.1 of the Tariff Guidelines of 2005 stipulates that Return has to be allowed for private terminal operator fixed in accordance with the Capital Asset Pricing Model (CAPM). As stipulated in Clause 2.9.2 of the Tariff Guidelines of 2005, the ROCE to be allowed for the tariff cases to be decided in the year 2016-17 has been reviewed by this Authority and this Authority had announced 16% ROCE for BOT Operators governed under the Tariff Guidelines of 2005. The proposal of IGTPL claiming 16% ROCE was in line with the Tariff Guidelines of 2005. The contention of the CSAA and CCHAA that the ROCE in excess of 5.72% be settled by the Government is not in accordance with the Tariff Guidelines of 2005, given by the Government itself.

#### 5. Point made by the CSAA and CCHAA

This Authority has passed a non-speaking Order disposing of the proposal filed by the IGTPL for general revision of its SOR under Tariff Policy Guidelines, 2005 and allowing the tariff increase of 4.5% over the existing rates. This Authority while passing the impugned Order has failed to come to reasoning on why such a conclusion of allowing the revision of tariff is allowed and on why the objections raised by the COPT and the petitioners, were not considered. The impugned Order only has the concerns raised by the various parties including the petitioners and COPT and other associations and the reply comments given by the IGTPL to the said concerns. This Authority failed to give the justifiable reasoning on why the view of the IGTPL was preferred to that of the petitioners and COPT and other associations.

#### Analysis

5.1. The review application filed by the CSAA and CCHAA before this Authority is dated as 17 November 2016. The said review application is to review the Notification No.380 dated 14 October 2016. The Notification No. 380 dated 14 October 2016 related to the Notification of revised Scale of Rates of IGTPL only. As stated at paragraph No.5 of the Notification No.380 dated 14 October 2016, the Speaking Order passed by this Authority was in the process of notification in the Gazette of India. Since the notification of the Speaking Order was likely to take some more time, this Authority notified revised Scale of rates of IGTPL following the approach adopted by this Authority in respect of general revision of Scale of Rates of Major Port Trusts and other BOT Terminal Operators. The Speaking Order was notified separately in the Gazette of India vide Gazette No.408 dated 15 November 2016. It is, therefore, denied that this Authority has passed a non-speaking Order.

5.2. The Speaking Order vide Notification No.408 dated 15 November 2016 has elaborately recorded the reasons at paragraph No.10(i) to 10(xxvii) for approving the revised Scale of Rates of IGTPL. The objection raised by the COPT for tariff increase has been dealt with in paragraph No.10(xv) of the Speaking Order. The objection of one of the users on the traffic estimates of the IGTPL for the year 2016-17 to 2018-19 has been dealt with in the paragraph No.10(xvi) of the Notification of the Speaking Order. The objection of the CSAA that ROCE has to be determined on the basis of Industry Norms and the ROCE to IGTPL be based on the global performance of DPW at 5.72% has been dealt in the paragraph No. 10 (xvi) (b) of the Notification of the Speaking Order. The CSAA and CCHAA are advised to refer to the Notification of the Speaking Order already furnished to them vide letter No.TAMP/81/2015-IGTPL dated 17 September 2016. The Order dated 17 September 2016 is also available in the TAMP website <http://tariffauthority.gov.in>.

#### 6. Point made by the CSAA and CCHAA

The container handling charge is already very high compared to all other neighboring ports. Summary of comparison of per container handling cost in each of the Major Ports in the country is given below:

(in ₹)

Sl. No.	Name of the Port	Existing container handling	Container handling charges	Existing container handling	Container handling charges
---------	------------------	-----------------------------	----------------------------	-----------------------------	----------------------------

		charges per container 20' container	per 20' container at IGTPL	charges per container 40' container	per 40' container at IGTPL
1.	GTIPL, Mumbai	3551.00	6637.00	5384.00	9955.00
2.	JNPT, Mumbai	3935.00	6637.00	5960.00	9955.00
3.	NSICT, Mumbai	3706.25	6637.00	5616.87	9955.00
4.	CITPL, Chennai	3785.11	6637.00	5621.95	9955.00
5.	CCTPL, Chennai	3785.11	6637.00	5621.95	9955.00
6.	PSA Sical Terminal, Tuticorin	3220.24	6637.00	4557.00	9955.00
7.	DBGTPL, Tuticorin	3157.24	6637.00	4735.56	9955.00
8.	VCTPL, Vizag	4222.00	6637.00	6334.00	9955.00
9.	KOPT	4287.00	6637.00	6431.00	9955.00

The terminal handling charges at the IGTPL is as follows:

	20' Actual	40' Actual	20 reefer Actual	40 reefer Actual
Pre-trip inspection			950.00	1300.00
Monitoring Charges			7930.00	11928.00
Wharfage	883.83	1325.73	883.83	1325.73
Lift Off at CY''	848.49	1272.73	848.49	1272.73
Lift On at CY''	848.49	1272.73	848.49	1272.73
Transport to HK	397.71	596.59	397.71	596.59
Gantry	3658.20	5487.00	3658.20	5487.00
Grand Total	6637.00	9955.00	15516.00	23183.00

Enforcement of Order passed by this Authority at this stage will further increase the terminal handling charges at the Port which will lead to further diversion of business from Kerala to other states.

#### Analysis:

6.1. The first table contains comparison of existing container handling charges for a 20' container at the IGTPL and at other container terminals operating at Major Ports. The said table also contains the container handling charges for a 40' container at other terminals. Since the container handling charges for a 40' container is only a derived rate at 1.5 times of the handling charge of a 20' container, analysis is restricted to comparison of handling charges for 20' container.

6.2. The tariff of the container terminal at the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT), Chennai Port Trust (CHPT) and PSA SICAL Terminal at the V.O. Chidambaranar Port Trust is fixed following the Cost Plus Return on Capital Employed approach stipulated in the Tariff Guidelines of 2005. Fixation of tariff following cost plus approach takes into account the capital investment made in the terminal, capacity of the terminal, operating cost of the terminal, overheads thereat and the 16% return on the capital employed. Therefore, cost plus approach for tariff setting will invariably lead to variation in rates across the ports.

6.3. This Authority follows a uniform approach consistently to tariff setting at all the Major Port Trusts and Private Terminals thereat. While the concepts, principles and approach of tariff setting can be uniform, the resultant tariff cannot be the same across the ports due to variation in operational procedure, traffic volume, cost structure, order and timing of capital investments. The operators at the Chennai port Trust and V. O. Chidambaranar Port trust and the terminals at the JNPT have made investments prior in time to the investment made in Cochin. This has contributed to lower cost and lower tariff at the Chennai, Tuticorin and JNPT as compared to the rates at the IGTPL.

6.4. The charges shown in the second table as given in the review application reported to be levied at IGTPL. It is only break-up for the figure for ₹6637 reported to be levied by IGTPL.

#### 7. Point made by the CSAA and CCHAA in the review application

While passing the impugned Order, this Authority has failed to cross check on the genuineness of the assessment provided by the IGTPL. There was a specific contention raised by the CSAA in the reply dated 22



January 2016 challenging the assessment made by the IGTPL which was not considered by this Authority while passing the Order.

Assessment made by the CSAA in its letter dated 22 January 2016 is summarised below:

- (a). Actual realisation of traffic for the period 2010 to 2015 is only in the region of 31% of the projection made in 2009 considered for tariff fixation. IGTPL has not identified the reason for under performance in its tariff revision proposal.
- (b). Actual transshipment traffic for the period 2010 to 2015 was in the range of 2% to 8% as against the projection of 25%. If 25% volume of transshipment traffic was achieved, the revenue would have been much higher.
- (c). The ICTT deficit for the period April to December 2015 has been computed by taking the ROCE at 16% of the capital employed of ₹73,681 Lakhs for the whole year at ₹11,788.96 Lakhs whereas it ought to have been only for nine months period amounting to ₹8841.72 Lakhs resulting in an overstatement of deficit by ₹2947.27 lakh. There is computational error.
- (d). Deficit for the period December 2009 to December 2015 aggregating to ₹240.80 crores has been factored in as an expenditure to be recovered from the trade in future by way of increase in tariff. Past deficit now sought to be recovered from the trade who will constitute a totally different segment is unreasonable and illegal.
- (e). As per the data sourced from public domain of DP World, the ROCE to the IGTPL would be, restricted to the mean of the average ratios of return on Assets employed (4.56%) and Return on capital employed (6.87%) which is 5.72%  $[(4.56\% + 6.87\%)/2 = 5.72\%]$ .

#### Analysis

7.1. With reference to (a) above, it is stated that as recorded in the paragraph No. 10 (iii) (B) (I) of the Speaking Order, the estimates for the Rajiv Gandhi Container Terminal (RGCT) provided by the IGTPL was upto November 2009 since the IGTPL envisaged to migrate to the International Container Transshipment Terminal (ICTT) from January 2009. However the IGTPL migrated from RGCT to ICTT only on 17 February 2011. Therefore, no estimates were available for the year 2010.

7.2. As seen from paragraph No. 10 X (ii) of the speaking Order relating to comparison of actuals vis-à-vis estimates for the operations at the International Container Transshipment Terminal (ICTT) operated by IGTPL for the period from 18 February 2011 to 31 December 2015, the actuals of the container traffic for the said period was 17,20,089 TEUS as compared to the estimates for the corresponding period registering a variation of (-) 53.35%. So, the actual realization of traffic for the said period is not in the region of 31% as stated by the CSAA and CCHAA. The factor contributing to non-realisation of projection, as explained by IGTPL during the proceedings, relates to its proposal were already brought out in the summary of comments of stakeholders and the replies of IGTPL thereon, a copy of which was forwarded to the CSAA and CCHAA under cover of TAMP's letter of even number dated 18 November 2016. An extract of the factor contributing to the non-realisation of projections as recorded in the summary is reproduced below, as provided by the IGTPL at the relevant point of time.

*"The projections are made based on global economic and market conditions, Government policies etc. Most of these factors are variable and beyond individual control. Further consequent to the downturn in the shipping industry in 2008 the volumes have dropped, for the period 2011 to 2015 the All India container growth is an average 7% and South India container growth is at average 5%."*

*Draft of 13.5 was made available only in December 2012 (i.e. nearly 2 years from start of terminal services) and draft of 14.5 meters was made available only in April 2013. The relaxation of cabotage was made available from December 2012; however, clarity on customs procedures was known only much later. Non realisation of volumes are also influenced by growth of capacity at Colombo, poor feeder connectivity due to comparatively higher vessel related charges (VRC), low South Indian market growth of 0% to 8%, border checkpoint bottlenecks, non availability of CFS and other cost factors outside IGTPL control but influencing the shippers / consignees decisions on which port to use. The original projections given are estimates based on multifold factors as mentioned above. Any delay / absence of any of these could have an impact on achieving the estimated volume". Therefore, it is not correct to say that the IGTPL has not identified the reason for under performance in its tariff review proposal.*

7.3. As regards the point made by the CSAA and CCHAA that the IGTPL has achieved 2% transshipment volume as against projected 25% volume, they are advised to note that the variation between the entire actual container volume (including) actual volume of transshipment (containers) for its operations at RGCT for the period December 2009 to 17 February 2011 and for its operations at ICTT for the period from 18 February 2011 to 31 December 2015 has been analysed at greater length with reference to the estimates relied upon while fixing tariff in the tariff Order dated 5 August 2009 following clause 2.13 of the Tariff Guidelines of 2005. The CSAA and CCHAA are advised to refer to the paragraph no. from 10 (iii) (I) to 10 (iii) (II) of the Speaking Order.

7.4. As regards the point at (c) above, the error pointed out by CSAA and CCHAA was conceded by the IGTPL as recorded in the summary of comments. However, the data relating to net fixed assets and deficit cited by the CSAA and CCHAA is with reference to the original proposal dated 16 December 2015 filed by IGTPL, which was not considered in the tariff review. The tariff review of IGTPL was based on the revised proposal dated 30 June 2016 filed by the IGTPL. As recorded in the paragraph No.10(viii) of the Speaking Order, Net fixed assets for the financial year 2015-16 (upto December 2015) has been considered at ₹71315.78 lakhs as reported in the provisional accounts of the said year.

7.5. As regards (d), the deficit for the period December 2015 aggregating to ₹240.80 crores mentioned by CSAA and CCHAA is with reference to the original proposal dated 16 December 2015 filed by the IGTPL, which was not considered in the tariff revision.

On consideration of the revised proposal dated 30 June 2016, the additional net surplus over and above the admissible ROCE of 16% was assessed for the period December 2009 to 17 February 2011 for its operation at Rajiv Gandhi Container Terminal (RGCT) at ₹929.74 lakhs as recorded in the paragraph No. 10(B)(ii)(b) of the Speaking Order. For the period from 18 February 2011 to 31 December 2015 for the operations at the ICTT, the net deficit after the admissible cost and permissible return of 16% was assessed at ₹42,565.48 lakhs as recorded in paragraph no.10(xii)(b) of the speaking Order.

As per clause 2.13 of the tariff guidelines, if review of actual physical and financial performance of the previous tariff cycle shows the variation of more than + or – 20%, then 50% of such accrued benefit / loss has to be adjusted in the next tariff cycle. As per the opinion of AG conveyed by the MOS, variation in both physical and financial parameters should be taken into account for the purpose of clause 2.13. Further, in case of variation in both physical and financial parameters, 20% of the surplus would be allowed to be retained by the operator. Of the remaining 80% surplus, it should be shared equally between the operator and user. In nutshell, 60% of additional surplus is allowed to be retained with the operator and 40% additional is to be shared with users by considering adjustment in future tariff.

It is relevant here to state that provision stipulated in clause 2.13 refers to positive / negative variation of +/- 20%. In the instant case, there was a case of adjustment of past period deficit of ICTT operations in the next tariff cycle. Accordingly, of the total net deficit of ₹42,565.48 lakhs, 40% thereof i.e. ₹17,026.19 lakhs was considered for adjustment in the future tariff of ICTT. The additional surplus of ₹929.74 Lakhs was also set off in the tariff fixed after adjustment of excess surplus of ₹282 lakhs adjusted in the August 2009 Tariff Order. In a nutshell 60% of the deficit for the period December 2015 was borne by the IGTPL and only 40% of the deficit is borne by the users as per clause 2.13 of the Tariff guidelines read with the opinion of the Attorney General for India.

As regards point (e) of the CSAA and CCHAA regarding restriction of ROCE to 5.72%, it has been explained in detail earlier and hence not repeated here.

#### 8. Point made by the CSAA and CCHAA in the review application

Cochin Port is of the considered view that one of the critical reasons for non-realization of volumes at ICTT is the exorbitant Terminal Handling Charges (THC) levied by the IGTPL.” When the 2nd respondent / Cochin Port trust as the licensor itself claims that the non-realization of volumes at ICTT is due to higher Terminal Handling charges, further increasing the Terminal handling Charges without addressing the issue on merits is arbitrary and this would directly affect the Exim trade in Cochin.

#### Analysis

8.1. During the proceedings relating to the revision of tariff of IGTPL, the IGTPL has disagreed with the above view of the COPT, as brought out in the summary of comments of stakeholders. The response of the

IGTPL on the above matter given to us during the proceedings for review of tariff of IGTPPL is reproduced below:

The overall growth for the period 2011-12 to 2014-15 has been 15% for ICTT whereas the South Indian market has grown by 11%. The Terminal Handling Charges (THC) at Cochin are as prescribed in the Scale of Rates approved by TAMP. The THC mentioned of Chennai & Tuticorin are not entirely accurate, however the THC at Cochin is higher than the terminals at Chennai & Tuticorin. Most factors for slow growth of ICTT are attributable directly to COPT, as it failed to complete in time many of its contractual obligations and for which the parties are currently in arbitration. It should be noted that the actual charge of this THC by the shipping lines are much higher. It should be noted that draft of 13.5 mtrs was made available only in Dec 2012 (i.e., nearly 2 years from start of terminal services) and draft of 14.5 mtrs was made available only in April 2013. The relaxation of cabotage was made applicable from Dec 2012 however clarity on the customs procedures were known only much later. Non realization of volumes are also influenced by growth of capacities at Colombo and poor feeder connectivity due to comparatively higher VRC.

8.2. The IGTPPL has attributed non-tariff issues to the non-realisation of volume. Tariff increase depends on the estimated financial/ cost position of the operator. Further, the tariff fixed by this Authority is at ceiling level and the IGTPPL has the liberty to levy lower tariff based on commercial consideration. In fact, the IGTPPL has claimed that it is offering discounts, extended free days and additional storage period to attract volumes, which will give relief to the EXIM Trade.

## **II. Additional points made by CSAA and CCHAA vide their letter dated 06 January 2017 and our analysis thereon:**

### **1. Point made by CSAA and CCHAA**

Whether the IGTPPL is justified in further increasing the rates when they have failed continuous to achieve the projected volume of business through IGTPPL and when there is no necessity for further enhancement of infrastructure as claimed by them?

#### Analysis

1.1. The regulation of tariff of the IGTPPL is governed by the provisions of the tariff Guidelines of 2005. The Tariff Guidelines of 2005 prescribe cost plus return on capital employed approach for fixation of tariff of the operators governed by 2005 Tariff Guidelines. In the cost plus approach, hike in tariff or reduction of tariff depends upon the financial / cost position of the operator. If the financial / cost position depicts deficit after admissible cost and permissible return, hike in tariff is inevitable. Likewise, if the financial / cost position shows surplus after admissible cost and permissible return, the tariff is reduced to the extent as warranted.

1.2. The deficit arising out of the failure in the achievement of projected traffic is assessed and captured for appropriate adjustment in the tariff for the next cycle following clause 2.13 of the Tariff Guidelines of 2005. As recorded in paragraph No. 10 (xiii) (g), only 40% of the total deficit of ₹42565.48 pertaining to the period 18 February 2011 to 31 December 2015 was considered for tariff fixation for the next cycle and balance 60% of ₹42565.48 Lakhs was borne by the IGTPPL as per clause 2.13 of the Tariff Guidelines of 2005 read with the opinion of the Attorney General for India.

Even if there is no further enhancement of infrastructure, return on the depreciated value of investment on the existing infrastructure has to be given at 16% of the capital employed.

### **2. Point made by CSAA and CCHAA**

The IGTPPL is making illegal gain all throughout its inception and by virtue of the Order obtained through TAMP vide Order No.TAMP/25/2008-IGTPPL dated 5th August, 2009. At the time of passing the said order, the Hon'ble Authority has decided an annual escalation of 3.48% every year till 31st December, 2015 based on the projection of volume provided by IGTPPL. The said projection of volume which is provided by IGTPPL is as given below:

(In TEUs)					
2010	2011	2012	2013	2014	2015
4,78,000	5,88,000	6,84,456	7,52,902	8,28,192	9,11,011

Analysis

2.1. The tariff for the IGTPL vide Order No.TAMP/25/2008-IGTPL dated 5 August 2009 was fixed following the Tariff Guidelines of 2005 issued by the Government under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963 as a Policy Direction to this Authority. The tariff increase granted by 3.48% every year vide Order dated 5 August 2009 is based on the traffic projections and costs at the relevant point of time. The Order dated 5 August 2009 was passed based on the proposal of IGTPL in consultation with all the relevant users/ user organisations including the Petitioners CSAA and CCHAA and COPT. Even with the annual increase of 3.48% in tariff from the date of operations of IGTPL at ICTT, the IGTPL has recorded a loss of ₹42565.48 lakhs as furnished in the above preceding paragraph. Hence, the contention of the Petitioners that the IGTPL has reaped the benefit is not correct. Further, as recorded under the paragraph no.10 (xiii) (g) of the Speaking Order, the entire additional surplus after admissible costs and permissible return for its operations at the Rajiv Gandhi Container Terminal (RGCT) for the period from December 2009 to 17 February 2011 amounting to ₹929.74 Lakhs was mopped up while fixing Tariff for the next tariff cycle for the period 2016-17 to 2018-19. The IGTPL was not let off with any additional income for its operations at the RGCT.

2.2. As recorded in paragraph no.10(iii)(II) of the speaking Order dated 17 September 2016, the cost statement under cost plus method showed an average deficit of 57.85% at the then existing Rates for the tariff cycle from 2010 to 2012 and 12.09% deficit for the next tariff cycle 2013 to 2015 resulting an increase of 57.85% for the first tariff cycle and the increased tariff of first cycle is to be reduced by 29.56% in the next tariff cycle of 2013 to 2015. This showed that there would be wide fluctuation in the tariff movement. In order to smoothen the impact of steep hike in tariff in one cycle an analysis was done and the tariff for IGTPL was prescribed allowing an annual increase in tariff by 3.48% instead of granting steep increase at one go.

### 3. Point made by CSAA and CCHAA

The IGTPL as an operating terminal has failed miserably in achieving the targeted projected volume which was submitted before this Hon'ble Authority at the time of passing the Order No TAMP/25/2008-IGTPL dated 5 August 2009 but they have reaped the benefit of an annual escalation of 3.48% every year till date without achieving the desired volume of business and without any additional cost spend on the infrastructure. The volume which has been realized by IGTPL till date is as follows:

(In TEUs)					
2010	2011	2012	2013	2014	2015
3,12,189	3,37,053	3,34,925	3,46,204	3,66,376	3,06,324 (Apl-Dec)

Analysis

3.1. Our analysis on the point made by the CSAA and CCHAA about failure of the IGTPL to achieve the targeted volume has already been given below Sr. no.1. Hence, not repeated again.

3.2. As regards the annual escalation of 3.48% mentioned by the CSAA and CCHAA, it is relevant here to draw reference to paragraph no. 10 (II) (i) of the Speaking Order. As recorded therein, the cost statement and cost plus method showed an average deficit of 57.85% at the then existing tariff level i.e. RGCT rates for the tariff cycle from 2010 to 2012 and 12.09% at the then existing tariff level (i.e. RGCT rates) for the next tariff cycle from 2013 to 2015 following the cost plus method. This showed that there would be wide fluctuation in the tariff movement for its operations at the ICTT under the cost plus method. In order to smoothen the impact of steep hike in tariff increase in one cycle, an analysis was done for 6 years (2 tariff cycles) and annual escalation of 3.48% was granted in the Tariff Order dated 5 August 2009.

3.3. The IGTPL has responded in detail to the point made by CSAA and CCHAA and listed the reasons for projecting the traffic and the reasons for failure to achieve the projected volume at the time of fixation of tariff vide Tariff Order dated 5 August 2009 which has already been brought out in the factual part of this Order; hence, not repeated again.

### 4. Point made by CSAA and CCHAA

A mere analysis of the volume achieved with the volume projected would bring out the failure of IGTPL in doing proper marketing and to bring business up to the desired volume and it clearly shows that IGTPL has

no justification in further enhancing any rates. In fact, IGTPL has failed to achieve even half of the projected volume / traffic till date and there is no additional infrastructure and costs which has been brought in by IGTPL to increase the tariff every year.

#### Analysis

4.1. In its response to the above point made by the CSAA and CCHAA the IGTPL has stated that its senior management and commercial teams were marketing the services provided by the ICTT at the Indian and international offices of the various shipping lines such as MSC, Wan Hai Line, Maersk Line, Evergreen line, MOL, CMA, CSAV, ZIM etc. including conducting road shows for few such shipping lines. It has also stated that it approached various feeder operators to connect the Indian East Coast to ICTT. Reportedly, it has also contacted exporters / importers like Jindal Steel, TNPL etc. We have nothing to add in this regard.

4.2. As stated earlier, the estimated traffic was compared with actual traffic and necessary adjustment in tariff was made following clause 2.13 of the Tariff Guidelines of 2005, before fixing tariff for the next tariff cycle.

#### 5. Point made by CSAA and CCHAA

Now IGTPL has come up with a new fancy figure of business volume projection without any valid basis and without any explanation on how they intend to achieve the volume which they could not attain all these years. A mere looking back to the volumes on what they have achieved till date from 2010 to 2016 would give a clear hint that whatever that was projected by IGTPL now cannot be achieved in the near future and the said projection is given only to mislead this Hon'ble Authority and to obtain an order for further escalation of rates without any valid basis.

The present projection given by IGTPL is as follows:-

(In TEUS)		
2016-2017	2017-2018	2018-2019
4,71,300	5,54,400	6,22,200

#### Analysis

5.1. The response of the IGTPL to the point made by CSAA and CCHAA has been brought out in detail in the earlier part of this Order.

5.2. As recorded in paragraph no.10 (xvi) of the Speaking Order, the actual throughput handled by IGTPL is 4,19,550 TEUs in the year 2015-16. As against that the traffic estimated by IGTPL for the years 2016-17 to 2018-19 is 4,71,300 TEUs, 5,54,400 TEUs and 6,22,600 TEUs respectively. The growth projected in traffic is 12.33%, 17.63% and 12.30% for the years 2016-17 to 2018-19 respectively over the actuals/ estimates of the respective previous years and the average growth rate comes to 14.09%. While furnishing its comments on the comments on the traffic estimates of one of the users, the IGTPL had stated that the traffic has been forecasted considering the current market scenario and historical volume growth in South India. The IGTPL had also stated that the year in year growth considered in the traffic projections ranges from 13% to 18%, whereas the historic volume growth in South India has been from 0% to 8% and in spite of low expected growth, the IGTPL had projected an increase in excess of 60% over three years.

As regards traffic projected by IGTPL for 2016-17 to 2018-19, the COPT had agreed that the cargo traffic is expected to grow at the level projected by IGTPL. The main reason for the increased growth in traffic forecast is reported to be on account of growing EXIM trade from West Tamil Nadu region and significant growth in Coastal trade from Gujarat to north Kerala and West Tamil Nadu. The traffic projected by the IGTPL along with the container profile projected by IGTPL, therefore, was relied upon by this Authority.

5.3. In any case, the traffic estimates projected for the year 2016-17 to 2018-19 by the IGTPL and considered by this Authority for revising the tariff are liable for comparison with actuals before fixing tariff for the tariff cycle 2019-20 to 2021-22 and the additional surplus, if any, is liable to be set off following clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005.

#### 6. Point made by CSAA and CCHAA

The projection shows that IGTPL is projecting an increase of an average of 80,000 TEUs every year, whereas the figures in the past shows that the annual increase in TEUs is not more than 20,000 TEUs at any given point

of time. Hence, the projection given by IGTPPL is without any valid basis and they have not provided any scheme or study report as to how they intend to achieve the projected volume of cargo. Hence, further increase in the tariff cannot be allowed unless and until there is any substantial increase in the volume and IGTPPL has already increased the tariff at 3.48% every year till date without achieving the intended volume or without any additional infrastructural developments which has to be reviewed and reduced in tally with other Indian Ports.

#### Analysis

6.1. The detailed response of the IGTPPL to the above point made by CSAA and CCHAA has already been brought out in the earlier part of this Order.

6.2. The reasons for relying upon the traffic projections made by the IGTPPL for the years 2016-17 to 2018-19 are brought out clearly in the previous paragraph; hence, not repeated here.

#### 7. Point made by CSAA and CCHAA

As clearly mentioned in “Guidelines for regulation of Tariff at Major Port, 2004” which is notified by the Central Government as per Section 111 of the Major Port Trust Act, “TAMP will examine the reasonableness of the various items of Working Capital, like, inventory, sundry debtors, cash balances, etc., to ensure that it is not unjustifiably expanded and will, from time to time, set limits up to which such balances will be considered admissible for computing working capital and return thereon. ....”. Hence this Hon’ble Authority as a statutory authority safeguarding the interest of the shipping trade and public money should look into the previous performances of the terminal - IGTPPL before blindly granting permission for any escalation of tariff by IGTPPL. As already stated, IGTPPL has already increased the tariff at 3.48% every year till date without achieving the intended volume or without any additional infrastructural developments has also to be reviewed and reduced in tally with other Indian Ports.

#### Analysis

7.1. The actual physical and financial performance of the IGTPPL for its operations at RGCT for the period December 2009 to 17 February 2011 and for its operations at ICTT for the period from 18 February 2011 to 31 December 2015 has been analysed at greater length with reference to the estimates relied upon while fixing tariff in the tariff Order dated 5 August 2009 following clause 2.13 of the Tariff Guidelines of 2005. The CSAA and CCHAA are advised to refer to the paragraph no. from 10 (iii) (I) to 10 (iii) (II) of the Speaking Order. It is clear that this Authority has not blindly granted permission for escalation of tariff.

7.2. The linkage of only one item of examination of reasonableness of the working capital to the tariff increase is found not relevant here. The tariff increase or decrease depends on not only the return on the working capital but also on net fixed assets and operating cost of the terminal.

#### 8. Point made by CSAA and CCHAA

One of the primary reasons why IGTPPL is not able to achieve the desired result is due to the factor the container terminal handling charges were already high at IGTPPL and hence the goods and traffic bound to Kochi- IGTPPL are diverted to other nearby ports like Tuticorin (PSA) and Chennai (DPW) as their terminal handling charges was 54% and 38% cheaper compared to IGTPPL. Cochin Port Trust which hold 33% stake in IGTPPL has already put in writing their comments given before this Hon’ble Authority before passing the impugned order. The Commissioner of Customs and all trade bodies and terminal users have highlighted in strong words in their letters addressed to this authority that the present rates are already on the higher side and any further enhancement have to be dropped. Cochin Port a Major Port licensor of the IGTPPL Terminal has further contended that further increase in rates will further increase the migration of traffic and that IGTPPL have not identified the real reason for their underperformance which is lack of marketing of services of IGTPPL and high terminal handling rates and absorption of cost by increasing the claim would only decrease the existing traffic in IGTPPL.

#### Analysis

8.1. The IGTPPL has furnished its detailed response to the above point made by the CSAA and CCHAA, which has already been brought out in the earlier part of this Order.

8.2. The reported high tariff at the IGTPL, diversion of traffic to nearby ports at Tuticorin and Chennai, further increase of tariff will further increase the migration of traffic and the reported lack of marketing by IGTPL are seen to be the repetition of issues which have already been discussed in the earlier part of this Order. Hence, not repeated here.

9. Point made by CSAA and CCHAA

It was further stated that IGTPL has failed to get any volume in transshipment business which was entirely the responsibility of IGTPL and only attained 2% of volume as against projected 25%. The petitioner further disputed the computation of deficit in actual returns and also the fact that IGTPL have not disclosed the value of the Business Related Assets which are entitled to a lower ROCE thereby claiming a higher ROCE on Business Related Assets and any compensation to IGTPL by way of ROCE above 5.72% be not extracted from the trade but settled by the Government out of its own funds in accordance with any bilateral agreement. It was also contended that a proper Business Plan must be implemented to increase the revenues of IGTPL by promoting container traffic by better utilization of available facilities, an aggressive marketing of the terminal and offering very competitive rates of tariff and thereby making IGTPL the First Choice Terminal and to drop any proceeding for increasing the rates at IGTPL. These aspects has to be considered by this Hon'ble Authority before giving permission for further enhancement in the tariff to IGTPL.

Analysis

9.1. The response of the IGTPL to the above point made by the CSAA and CCHAA has already been brought out in the earlier part of this Order. Hence, not repeated here.

9.2. The IGTPL has been offering discounts to transshipment containers as well as over dimensional containers to attract customers, as reported by the IGTPL.

9.3. As regards the point made by the CSAA and CCHAA that the IGTPL has achieved 2% transshipment volume as against projected 25% volume, they are advised to note that the variation between the entire actual container volume (including) actual volume of transshipment (containers) for its operations at RGCT for the period December 2009 to 17 February 2011 and for its operations at ICTT for the period from 18 February 2011 to 31 December 2015 has been analysed at greater length with reference to the estimates relied upon while fixing tariff in the tariff Order dated 5 August 2009 following clause 2.13 of the Tariff Guidelines of 2005. The CSAA and CCHAA is advised to refer to the paragraph no. from 10 (iii) (I) to 10 (iii) (II) of the Speaking Order.

10. Point made by CSAA and CCHAA

The present terminal handling charges at IGTPL is as follows:

		<i>20dv</i>	<i>40dv</i>	<i>20ref</i>	<i>40ref</i>
PRETRIP INSPECTION	₹68/- = \$ 1/-			862	862
MONITORING CHARGES -	2 days* 6 shift			1926	2897
WHARFAGE		883.83	1325.73	883.83	1325.73
LIFT OFF AT CY"		848.49	1272.73	848.49	1272.73
LIFT ON AT CY		848.49	1272.73	848.49	1272.73
TRANSPORT TO HK		397.71	596.59	397.71	596.59
GANTRY		3553.68	5329.84	3658.20	5487.00
		6532	9798	9425	13714

Analysis

10.1. The IGTPL in its response to the above table has commented on the incorrectness of the charges quoted by the CSAA and CCHAA in the earlier part of this Order.

10.2. The CSAA and CCHAA have not mentioned anything else other than giving the above table. Therefore, there is nothing to be discussed on the matter.

11. Point made by CSAA and CCHAA

The below is a comparison of per container handling cost in each of the container terminal operating at Major Ports in the country:

Name of the Port	Existing Container handling charges per container 20 ft container.	Container handling charges per container 20 ft container at IGTPL	Existing Container handling charges per container 40 ft container.	Container handling charges per container 40 ft container at IGTPL
Gateway Terminal India Pvt. Ltd, Mumbai	3,551.00	6637.00	5,384.00	9,955.00
Jawaharlal Nehru Port Trust, Mumbai	3,935.00	6637.00	5,960.00	9,955.00
Nhava Sheva International Container Terminal, Mumbai	3,706.25	6637.00	5,616.87	9,955.00
Chennai International Terminal Private Ltd, Chennai	3,785.11	6637.00	5,621.95	9,955.00
Chennai Container Terminal Pvt. Ltd, Chennai	3,785.11	6637.00	5,621.95	9,955.00
PSA Sical Terminal Limited, Tuticorin	3,220.24	6637.00	4,557.00	9,955.00
Dakshin Bharat Gateway Terminal Pvt. Ltd, Tuticorin	3,157.24	6637.00	4,735.56	9,955.00
Visakha Container Terminal Pvt. Ltd, Vizag	4,222.00	6637.00	6,334.00	9,955.00
Kolkata Port Trust	4,287.00	6637.00	6,431.00	9,955.00

#### Analysis

The CSAA and CCHAA have only repeated their point made in the review application, which has already been analysed at greater length at sub paragraph 6.1. to 6.4. Hence, not repeated here.

#### 12. Point made by CSAA and CCHAA

The container handling charges for shipment of container at the 3<sup>rd</sup> respondent (IGTPL) is ₹6532.00 for 20ft containers and ₹9798.00 for 40 ft containers (approx) which is already higher compared to the other Indian ports and the neighbouring ports like Chennai and Tuticorin are handling containers at a fairly lower price.

#### Analysis

12.1. The tariff of the container terminal operated by the BOT Operators at the Chennai Port Trust (CHPT) and the container terminal operated by the PSA SICAL Terminal at the V.O. Chidambaranar Port Trust is fixed following the Cost Plus Return on Capital Employed approach stipulated in the Tariff Guidelines of 2005. Fixation of tariff following cost plus approach takes into account the capital investment made in the terminal, capacity of the terminal, operating cost and overheads thereat and 16% return on the capital employed. Therefore, cost plus approach for tariff setting will invariably lead to variation in rates across the ports.

12.2. This Authority follows a uniform approach consistently to tariff setting at all the Major Port Trusts and Private Terminals thereat. While the concepts, principles and approach of tariff setting can be uniform, the resultant tariff cannot be the same across the ports due to variation in operational procedure, traffic volume, cost structure, order and timing of capital investments. The operators at the Chennai Port Trust and V.O. Chidambaranar Port Trust have made investments prior in time to the investment made in Cochin. This has contributed lower cost and lower tariff at the Chennai and Tuticorin.

#### 13. Point made by CSAA and CCHAA

Many shippers like the Tata Global Beverages Limited, and Importers like, Emirates Cements India Pvt. Ltd etc. and various other association which work for the benefit of EXIM trade like the Federation of Coir Exporters Association, Seafood Exporters Association of India, Customs House and Steamer Agents association from neighbouring states, Trade bodies like Indian Chamber of Commerce & Industry, Federation of Indian Cashew Industry, have brought these facts before the Hon'ble Authority. These facts should be taken seriously as these



are the voice raised by genuine players at Kochi who use the IGTPL - terminal and association in the EXIM trade and all of them have same concern raised with regard to the rising of further tariff by the IGTPL.

#### Analysis

13.1. The IGTPL has responded to the various concerns of the stakeholders which have been brought out in the earlier part of this Order.

13.2. The major concern of the stakeholders mentioned by CSAA and CCHAA is with regard to the tariff increase of 4.5% granted by this Authority with a provision for annual increase of 4.5% on 1 April 2017 and 1 April 2018 to bridge the deficit of ₹6,851.83 Lakhs over the validity of the tariff cycle, as recorded in paragraph 10 (xvii) of the Speaking Order. The Speaking Order gives reasons for granting tariff increase vide paragraph no. from 10 (i) to 10 (xvi), which the CSAA and CCHAA is advised to refer.

13.3. The Tariff Guidelines of 2005 stipulate portwise cost plus approach for fixation of tariff. The estimated financial/cost position of IGTPL for the years 2016-17 to 2018-19 as modified by this Authority showed a deficit of ₹6851.83 Lakhs, as per Annex – II attached to the Speaking Order. Therefore, grant of hike in tariff was inevitable to bridge deficit. In any case, the tariff fixed by this Authority is at ceiling level; and, the IGTPL has the flexibility to levy lower rates below the ceiling level based on commercial considerations. In fact, the IGTPL has committed to offer discounts.

#### 14. Point made by CSAA and CCHAA

When the operations were shifted from Rajiv Gandhi Container Terminal, Willingdon Island of Cochin Port Trust to IGTPL at Vallarpadam, there were hope of increase in volumes of cargo and also a competent tariff which will boost the shipping sector and promote shipping trade. Whereas contrary to the expectations, there has been an increase of around 65% in Terminal Handling charges and other related costs when compared to CPT. While containers were handled by Cochin Port Trust at Rajiv Gandhi Container Terminal at about ₹3000/- per 20' container, and when the operation was shifted to IGTPL, the cost have gone up to double at ₹7000/- per 20' container without any valid reasons. The shifting to Vallarpadam has also caused additional transportation charges and hike in related costs like enblock movement of all imported containers to their interested CFS, even overlooking statutory free period, which has also seriously affected the Shipping Trade.

(A comparison of the then rates at Rajiv Gandhi Container Terminal before the pre IGTPL era and the present rates at IGTPL – Vallarpadam, as given by CSAA and CCHAA has already been brought out and hence not reproduced here)

#### Analysis

14.1. In its response to the above point made by the CSAA and CCHAA, the IGTPL has stated the following:

“The service levels /quality of service received by the Customers at ICTT is not comparable to the services provided at RGCT. All stakeholders have benefitted from the increased berth productivity, lower truck turnover time, faster vessel turnaround etc. at ICTT. There is no enblock movement of all imported containers. At ICTT the import containers are given delivery from terminal yard based on the delivery orders issued by the shipping lines. These Delivery orders are issued by the shipping lines to the respective importer/their agent or to their nominated CFS. IGTPL has no direct or indirect interest in any CFS. No transport movement of containers to CFS is undertaken by IGTPL. The petitioners allegation is baseless. The tariff at RGCT & ICTT as stated by the petitioner are completely wrong. In any case the comparison is not valid as the terminals are completely different in terms of facilities provided, infrastructure, operational productivity etc.”

We have nothing to add to the response of the IGTPL.

#### 15. Point made by CSAA and CCHAA

Hence, in short, the moving of the terminals from Rajiv Gandhi Container Terminal of Cochin Port Trust, Willingdon Island to IGTPL at Vallarpadam has resulted only in the hike of Terminal Handling Charges upto 50% which has affected the movement of cargo through IGTPL. The shippers started preferring other ports such as the Tuticorin and Chennai due to the high Terminal Handling charges at IGTPL Vallarpadam and IGTPL. Without considering the same by virtue of Order No.TAMP/25/2008-IGTPL passed by this Hon'ble Authority on 5th August, 2009 increased the tariff by 3.48% every year till date. Considering the facts and figures as stated

above this authority has to suo motu review the Order No.TAMP/25/2008-IGTPL passed by this Hon'ble Authority on 5th August, 2009.

#### Analysis

15.1. The IGTPPL has reported that the volume handled at ICTT is steadily growing and the IGTPPL is successful in diverting cargo originally routed through the container terminals at Chennai Port Trust and V. o. Chidambaranar Port Trust. As seen from the data furnished by the IGTPPL, the year on year growth of container traffic which was at 7.9% in the year 2010-11 has reached 19.8% in the year 2016 (April to December) as compared to the South India market which is 11.2% in the year 2016 (April to December).

15.2. With reference to the request made by the CSAA and CCHAA to suo-motu review the tariff Order dated 5 August 2009, the CSAA and CCHAA are advised to note that the estimates relied upon at the time of fixing tariff in the Order dated 5 August 2009 was reviewed with reference to the actuals before fixing tariff for the next tariff cycle 2016-17 to 2018-19 in the Speaking Order, as stipulated in clause 2.13 of the Tariff Guidelines of 2005. As shown under the paragraph no. 10 (xiii) (g) of the Speaking Order, the entire additional surplus after admissible cost and permissible return for its operations at the Rajiv Gandhi Container Terminal (RGCT) for the period from December 2009 to 17 February 2011 amounting to ₹929.74 Lakhs was mopped up while fixing Tariff for the next tariff cycle for the period 2016-17 to 2018-19. The IGTPPL was not let off with any additional income for its operations at the RGCT. Further, the IGTPPL was made to bear 60% of the net deficit for its operations at ICTT for the period from 18 February 2011 to 31 December 2015 amounting to ₹25,539.29 Lakhs (₹42,565.48 lakhs x 60%) and the balance 40% of deficit amount of ₹17,026.19 Lakhs was only considered for tariff fixation for the next cycle following clause 2.13 of the Tariff Guidelines of 2005 read with the opinion of Attorney General for India. Since the Tariff Order dated 5 August 2009 has already been reviewed as per the provisions of Tariff Guidelines of 2005, there is no case to carry out another review of Tariff Order dated 5 August 2009 as requested by the CSAA and CCHAA.

#### 16. Point made by CSAA and CCHAA

The IGTPPL is charging some additional rates which are not even placed before TAMP and approved by this Authority which is approximately ₹2500 / 20' and 40' as special service request charges towards container reaching after the cut off time, despite there is no physical movement involved. In addition to the said costs, IGTPPL is billing shipping companies under the head of Temperature Variances for reefer containers, which none of the other ports in India is billing nor approved by TAMP. There are similar other hidden rates which are not TAMP approved or shared with Cochin Port as per license agreement and which has not been brought before the Hon'ble Authority.

#### Analysis

16.1. When the above point was referred to the IGTPPL, the IGTPPL has furnished its clarifications, which have been brought out in the earlier part of this Order.

16.2. As clarified by the IGTPPL, any export container arriving at the terminal after the gate cut off time is not accepted for a particular vessel to ensure operating efficiency and faster turnaround of the vessel. These containers are then allocated to the next vessel. In case any customer requires that a particular container should be loaded on the earlier vessel, the vessel plan of that particular vessel has to be amended, approval is taken from the Chief Officer of a vessel for amendment, the operational plan for the servicing the vessel has to be altered accordingly. Based on a written request from the shipping line and approval of the vessel operator such request of the customer is accepted. This results in loss of operational time, deployment of additional equipment, shifting of the container from the present stack to the particular export stack and results in delay of vessel departure. Since there are additional activities and shifting involved, the rate of ₹3099.84 per 20' container and ₹4549.75 for a 40' container as approved by this Authority is chargeable. However, the IGTPPL levies vastly reduced rate of ₹2150 as a penal charge for all containers regardless of size and type. It appears that the source for the levy of ₹2150 is the rate approved by this Authority for shifting of the containers. Since the revenue arising out of levy of gate cut off time charges is taken into account both at the actual performance calculations and the projected revenue calculations, as confirmed by the IGTPPL, there will not be undue benefit accruing to the IGTPPL on account of levy of gate cut off time charges. However, the IGTPPL is advised to obtain a specific approval to levy charges for containers arriving at the terminal after gate cut off time during the next review of its general Scale of Rates.

16.3. As regards the levy of charges for temperature variance, the IGTPPL has clarified that as per the custom of trade, the vessel operators do not accept a reefer container in the event the actual temperature of the container

has a variance of more than / less than 5 degrees from the declared / set temperature of the container. Accordingly, the terminal had modified its operating procedure to accept reefer containers with a variance of more than / less than 5 degrees from the declared /set temperature. The change in the operating procedure was intimated to the trade. In practice, some of the containers come in with a variance exceeding the allowable limits. In such cases the containers would have to go back to the stuffing point/CFS/factory for attaining the declared/set temperature. This would result in extra cost to the shipper, possibility of missing the planned vessel connection also possible damage to cargo. Based on written request from the shipping line these containers are accepted as active reefer containers and stacked in reefer yard for attaining the required declared /set temperature. Since there is a change in the status of the container, the approved charge of Change in status of container as per Section -IX is applicable. Whilst the charge is presently ₹3099.84/20" and ₹4649.75/40", IGTPL charges a vastly discounted rate of ₹800 per container regardless of the size of container, as reported by IGTPL. Since the levy is as per the approved Scale of rates at a discounted level, no review in this regard is called for.

16.4. As regards the reported other hidden rates, neither the CSAA nor the CCHAA have furnished any details to this Authority.

17. Point made by CSAA and CCHAA

The projected expenditure for doing Transshipment business is highly inflated. IGTPL has stated that their transshipment rates are lesser compared to other transshipment ports and have given a fancy expenditure for projecting transshipment business within IGTPL. However IGTPL has failed to give the previous figures in relation to Transshipment business and failed to bring to the attention of the Hon'ble Authority that IGTPL has failed to bring in any Transshipment business and they are only doing approximately 2% of the projected volume at present at IGTPL. There is no additional cost especially equipment hiring costs which is required as alleged by them. Further the existing ground slots within the IGTPL are utilized only a 60% efficiency and hence there is no requirement for additional Ground slots are stated by IGTPL with the current volume of cargo/containers handled at IGTPL. The existing ground slots of 2446 can be utilized for handling upto 446141 TEUS of containers. Further the dwell time of the containers which was earlier 20 days have now decreased to 9 days which means that the container movement will be faster enabling IGTPL to use the same space without looking for any additional space.

Analysis

When the above point was referred to the IGTPL, the IGTPL has clarified as under:

IGTPL is taking all efforts to improve transshipment business and are in discussion with various main lines. The yard capacity calculations are recorded in the TAMP order and have been endorsed by COPT as recorded in TAMP 2016 Order clause 10 (iii) (II) (x). It should be noted that the average dwell time considered for this calculation is 5 days for Origin/Destination container and 7 days for Transshipment containers which is much lower than the dwell time of 9 days stated by the petitioners. In case the petitioners statement that the present dwell time is 9 days is considered the annual capacity would decrease and would be at 257,688 TEUs. Further, the increase in transshipment and Origin/Destination volume requires additional ground slots, hence the forecasts include these. The capacity calculations for each year have been submitted and the same recorded in the TAMP order. Developments of further ground slots are absolutely necessary for efficient operations at ICTT, as reported by the IGTPL.

The projections do not have any specific expenditure for only transshipment business. There are no projections for additional equipment. There are no additional costs, Only Costs as variable with increase in volumes has been forecasted. All Equipments as required under the license agreement have been provided. IGTPL's projections have considered an increase in the existing equipment handling costs namely ITV hire charges and these have been supported by quotations. The detailed examination of these costs are recorded in the TAMP order.

We have nothing to add to the response of IGTPL.

18. Point made by CSAA and CCHAA

IGTPL is given rebate in rates in Vessel Related Charges (VRC) by Cochin Port Trust and the maintenance dredging of 14.5 m draft at IGTPL is conducted by Cochin Port Trust without any liability being casted on IGTPL. In other words, IGTPL is getting all benefits from the Government, Cochin Port Trust and other authorities considerably and whereas they have kept the Terminal handling rates at a higher scale gaining advantage over the same from the Shipping fraternity.

#### Analysis

The vessel related charges on the vessels calling at the container terminal operated by IGTPL are levied by the licensor port, Cochin Port Trust. The Scale of Rates approved by this Authority does not authorize IGTPL to collect any vessel related charges. Maintenance dredging to keep draft at 14.5 m is the contractual obligation of COPT as per the License Agreement. Therefore, the discounts, if any, given by the COPT on the vessel related charges would not fully accrue to the IGTPL. The CSAA and CCHAA have not specified what are all the other benefits the IGTPL is getting from Government and other Authorities.

#### 19. Point made by CSAA and CCHAA

Kerala is only having one Container Terminal which is IGTPL – run by DP World and IGTPL is using its monopoly in charging higher rates which shipping trade in Kerala are forced to accept as they are left with no other ports in Kerala. Further it should also be noted that neighbouring ports such as the Chennai Port or the Tuticorin Ports have not increased their tariffs as done by IGTPL in the past even though their rates are very low compared to that of IGTPL. Hence, it is respectfully submitted that IGTPL is not justified in further increasing the rates when they have failed continuous to achieve the projected volume of business through IGTPL and considering the facts that the Terminal Handling charges at IGTPL is very high compared to other neighbouring ports which is one of the reason for slow rise in volumes at IGTPL.

#### Analysis

19.1. The above points have already been analysed at length at the relevant paragraphs of this Order.

19.2. The tariff fixed at the BOT operated container terminals at the CHPT and VOCPT is subjudice. Therefore, it is not appropriate for this Authority to comment on the existing tariff thereat.

#### 20. Point made by CSAA and CCHAA

Whether the IGTPL is justified in further increasing rates when they are enjoying the benefits given by the Government, Cochin Port Trust and other Authorities?

#### Analysis

20.1. The IGTPL is authorized by this Authority to levy only container related charges. Therefore, the discount, if any, given by COPT on the vessel related charges does not fully accrue to the IGTPL. The CSAA and CCHAA have not specified what are the other benefits given by Government and other Authorities to the IGTPL.

20.2. The actual income accrued to the IGTPL during the period from December 2009 to 17 February 2011 for its operations at the RGCT and for the period from 18 February 2011 to 31 December 2015 for its operations at ICTT and estimated income for the next tariff cycle for the period 2016-17 to 2018-19 have been accounted for while fixing tariff in the Speaking Order, as shown in the cost statement attached to the said Order as Annex – II.

#### 21. Point made by CSAA and CCHAA

As per BOT license agreement with the Cochin Port Trust and India Gateway Pvt. Ltd (IGTPL), IGTPL constructed at International Container Transshipment Terminal (ICTT) at Vallarpadam which is notified as a Special Economic Zone (SEZ). The Port is entitled to 33.3 % on the revenue generated from the Terminal. The Ministry of Commerce had approved the proposal of the Cochin Port Trust for Development, Operation and Maintenance of a Port based Special Economic Zone over an area of 115 hectares at Vallarpadam and notified the said area as a Special Economic Zone (SEZ). The Development Commissioner, Vallarpadam Special Economic Zone had approved the IGTPL as a Unit in the Vallarpadam Special Economic Zone. Special Economic Zone (SEZ) is a restricted area as per the Scheme of the SEZ Act 2005, which has become operational on 10 February 2006. Since the 115 hectares at Vallarpadam is declared as SEZ, IGTPL has

benefited huge profit towards import of its equipments which are necessary for their operation as there is tax exemption for import of equipments to SEZ area. These benefits are provided to IGTPL so that a portion of such benefits are passed on to the shipping community. Further rebates are given to mainline vessels calling at IGTPL in Vessel Related Charges (VRC) by Cochin Port Trust in order to match with international ports and the maintenance dredging of 14.5 m draft at IGTPL is conducted by Cochin Port Trust without any liability being casted on IGTPL. Further the security at IGTPL was offered through Central Industrial Security Force (CISF) for which the costs were born by Cochin Port. Understand that IGTPL did not settle these charges back to Cochin Port, compelling Cochin Port to withdraw the services of CISF and making IGTPL to deploy their own private securities which is very low cost in nature. None of the benefits they were getting was shared with the Cochin Port or the shipping trade / customers/ users.

#### Analysis

21.1. The IGTPL has confirmed that it had availed duty exemption for import of equipment. As rightly stated by the IGTPL, duty exemption for import of equipment would have brought down the capital cost of equipment and resultant reduction in the return on capital employed and reduction in the tariff approved by this Authority. Consideration of capital employed without duty exemption for import of equipment would have further increased the tariff approved in earlier tariff order dated 5 August 2009. It is needless to say that the users were benefitted to that extent.

21.2. Since the IGTPL is not authorized to levy vessel related charges, the benefit of discount, if any, given by the COPT on the vessel related charges collected by the COPT would not fully accrue to the IGTPL.

21.3. As regards the expenditure towards security given by CISF for which cost is reportedly borne by the COPT, the IGTPL has confirmed that the cost of CISF has not been included in the actual cost for computing the tariff.

#### 22. Point made by CSAA and CCHAA

Even though IGTPL is charging their customers unreasonably and giving incentives to only few of the importers/exporters, that too out of state of Kerala, when we have asked the details of incentives given to various companies, under Right to Information Act, Cochin Port did not disclose the details of incentives given by IGTPL and debited Cochin Port, fully knowing that disclosure of the same would show hidden benefits IGTPL was enjoying all these years. This itself shows the malpractices and unholy relations happening in the Vallarpadam IGTPL Terminal at the cost of the public / shipping trade / port users.

#### Analysis

In its response to this point, the IGTPL has denied any malpractices and unholy relations at the cost of the stakeholders, as brought out at earlier part of this Order. The discount aspect is dealt with in the later part of this Order.

#### 23. Point made by CSAA and CCHAA

Other than the above mentioned details and facts, the IGTPL has obtained various other benefits from the Governments, Cochin Port Trust, and statutory authorities etc. whereas none of those benefits are being shared with the public or port users and IGTPL are solely using the same for their own benefit. With the imposing of huge Terminal Handling Charges, for those cargoes handled at IGTPL, are likely to be decreased and if there is no urgent intervention from the statutory authority like TAMP, the shipping trade in Kerala is soon going to migrate to other customer friendly Ports which has much lower Terminal Handling Charges and benefits offered which the IGTPL fail to do to the domestic customers.

For the reasons stated above, it is humbly submitted that this additional points may be read and treated as part of the review petition already filed and the review may be allowed, and the IGTPL may not be permitted to increase the rates at this stage any further unless and until they achieve the projected volume of cargo and there may be direction from this Hon'ble Authority to reduce already existing the Terminal Handling Charges in competitive terms with other neighbouring ports which will generate more volume of business to IGTPL and thus benefit the entire Shipping Trade in Kerala.

#### Analysis

23.1. The IGTPPL has responded in detail to the above point made by the CSAA and CCHAA, as brought out in the earlier part of this Order.

23.2. As regards the reported non sharing of benefits reportedly availed by the IGTPPL from the Government, COPT and Statutory Authorities, these have been already dealt with in detail. Hence, not repeated here.

24. Additional point made by the CSAA and CCHAA as one of the items of Brief Synopsis of the arguments made by them at the joint hearing vide their letter dated NIL January 2017 is that the Union Government and Cabinet have passed New Major Ports Authority Bill, 2016 and presented in the Parliament in December 2016. According to CSAA and CCHAA in the new Bill, TAMP constituted under Section 48 of the present Act has been taken away and given to a new Judicial Authority. They have further stated that fully knowing the intention of the Government of India and the Parliament and since the Bill nullifying TAMP has been presented in Parliament, this Authority ought not have considered the demand of IGTPPL to increase the tariff and passed an order in their favour hastily. They have requested that the IGTPPL may not be permitted to increase the existing rates at this stage till the formation of new Tariff Authority as per the new Major Ports Authority Bill, 2016 and it achieved the projected volume. They have prayed that IGTPPL may be directed to reduce the THC which is already on the higher side.

#### Analysis

The tariff proposal filed by the IGTPPL was disposed of by this Authority by passing an Order dated 17 September 2016, well before the reported introduction of new Major Ports Authority Bill, 2016 in the Parliament in December 2016. The Major Port Trusts Act, 1963 is still in force. That being so, this Authority is bound to pass Orders disposing of the tariff proposals filed before this Authority in exercise of the powers conferred under Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963. This Authority passes Orders on the tariff proposals filed by the Major Port Trusts and BOT Terminals operating thereat after following the prescribed consultation process and the appropriate tariff guidelines issued by the Government from time to time. No haste is shown by this Authority in disposing of any tariff proposals including the tariff proposal received from the IGTPPL.

14.1. The Federation of Coir Exporters Association and the Seafood Exporters Association have stated that IGTPPL is offering special discounts to shippers of Coimbatore, Thirupur and Bangalore area. They have further stated that this is highly discriminatory since, the IGTPPL collects higher charges from regular exporters of Kerala. The Coir Board has stated that Tamilnadu Exporters are offered discounts and it is not offered to traditional Kerala trade. When the grievance of these associations was forwarded to the IGTPPL, the IGTPPL has admitted that it is offering discounts to the users outside Kerala to attract volume. From the further submissions made by the IGTPPL in this regard, it is seen that the incentive offered by IGTPPL to the users of Kerala is in the non-monetary nature like additional free period for cashew cargo and additional free days for containers moving through main line vessels or Rail only. No monetary discount by way of reduction in approved ceiling rate appears to have been offered by the IGTPPL to the customers of Kerala.

14.2. Clause 2.16.3 of the Tariff Guidelines of 2005 calls upon the Port operator to notify the public lower rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates. The IGTPPL has not stated anything about the compliance to clause 2.16.3. It is taking commercial calls as required from time to time for considerations like discounts / rebates / extra free period and not as required under clause 2.16.3. When the grievances of trade of Kerala on the aspect of discount and the response of IGTPPL are considered together there may be a view that as if transparency in offering discount is lacking on the part of IGTPPL. Therefore, this Authority is inclined to advise the IGTPPL to implement the discount scheme in a non discriminatory manner, if it is discriminatory now, and consider to offer monetary discounts on the ceiling rates to the Kerala Trade also to attract volume.

15. During the proceedings of this case, the CSAA and CCHAA have made some more points with regard to equipment running cost, equipment hire charges, technical service fee and depreciation. The IGTPPL has responded to each of these points, which have already been brought out. These points have already been analysed in the Speaking Order to which the CSAA and CCHAA may refer.

16. As brought out earlier, the IGTPPL has raised the following points at the joint hearing held on 17 January 2017 and has requested this Authority to take into consideration and give effect in the tariff order. They are discussed in the following paragraphs:

(i). The points made by IGTPPL and our analysis:

(a). Clause No. 10(iii) (I) (B)(ii) (b) - Adjustment of actual surplus for the period Dec-09 to Feb-2011 amounting to Rs.929.74 lacks has been taken at 100% adjustment against the deficits

estimated for ICTT. As per the opinion of the Attorney General for India, both financial and physical parameters will be taken into account for the purpose of clause 2.13 of the Tariff Guidelines of 2005. 20% of the surplus would be allowed to be retained by the operator. It is only the surplus over and above the 20% that shall be shared equally between the operator and the users.

#### Analysis

As recorded in paragraph no. 10(iii) (I) (B)(ii) (b) the IGTPL has made aggregate additional surplus of ₹929.74 lakhs for its operations at RGCT from December 2009 till 17 February 2011.

It is relevant to state that for the analysis of the actuals for this period there are no estimates for the operations at RGCT, as the IGTPL during the last revision had proposed to migrate from RGCT by November 2009 and commence operations at ICTT from January 2010.

Analysis of actuals for this period will not fall under clause 2.13 of the Tariff Guidelines 2005 which requires comparison of estimates considered in previous tariff Order with the actuals. Estimates of ICTT considered in August 2009 Order is not comparable with the facilities and capital cost envisaged for RGCT and hence rightly not compared by IGTPL as well.

During the last tariff revision, the approach followed was that the entire surplus estimated for RGCT for the period 2008-09 to 2009-10 (upto November 2009) was adjusted against the deficit estimated for ICTT while arriving at the tariff for ICTT. That being so, the same approach is to be followed with reference to the actual additional surplus of ₹929.74 lakhs for the operations of IGTPL at RGCT from December 2009 till February 2011. Accordingly, the entire additional surplus of ₹929.74 lakhs assessed based on actual operations at RGCT for the period December 2009 upto 17 February 2011 was considered for adjustment in the tariff for ICTT. In view of this position, this Authority is not in a position to accede to the request of IGTPL to retain itself 60% of the amount of ₹929.74 lakhs. The position of this Authority recorded in paragraph no.10(iii)(I)(B)(ii)(b) of the speaking Order is reiterated.

- (b). Clause No. 10(iii)(II)(xvii)(a) - The various discounts provided on the foreign and transshipment containers in the projections, have been set aside in the TAMP analysis and the income from foreign and transshipment containers were estimated at the rates prescribed in the SOR. The total value of such discounts set aside is ₹1551.7 Lakhs. This notional income has reduced the eligible increase in tariff.

#### Analysis

As recorded in paragraph no. 10(iii)(II)(xvii)(a), the IGTPL has estimated the income at the discounted rates in respect of transshipment containers and few containers of foreign category. Under the cost plus method of tariff fixation, the existing tariff is considered to estimate the income for the future tariff cycle in respect of all BOT Operators governed under the Tariff Guidelines of 2005. As brought out earlier, the IGTPL offers discount on case to case basis whenever such requests are received from users, that too from outside Kerala, the discounted rate is not a permanent tariff outside Kerala and the discounted rate is a temporary phenomenon. Therefore, this Authority is not in a position to accede to the request of IGTPL to consider the discounted rates for estimation of income. If the IGTPL confirms that the discounted rates are ceiling rates, such rates can be considered for estimation of income. In that case, this Authority would like to note that the tariff for transshipment containers and few category of foreign container would further go up. The discounts/ rebates, if any, given by the IGTPL to the users during the period from January 2016 to March 2019 will be recognised by not considering as notional income as per the opinion of AG.

- (c). Clause No. 10(iii)(II) (xix) and 10 (xii) and Annual escalation estimated at on Operating & Direct Labour as well as Management labour considered only at 2.46% as against our submission based on actual past trend of 11%. The provisioning at the lower level of the eligible costs have reduced the eligible increase in tariff.

- (d). Clause No. 10(iii)(II) (xx)(c) - Equipment R&M Expenses we have estimated at 3.82% escalation with the previous year, however TAMP has considered at 1% on civil assets and 2% on Mechanical equipment's, whereby expenses are reduced by ₹144.23 lakhs. This notional decrease in costs has reduced the eligible in tariff.

#### Analysis

As recorded in paragraph no 10 (II) (xviii), Clause 2.5.1. of the tariff guidelines of 2005 requires that the expenditure projections of the terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuations with reference to current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all commodities as announced by the Government of India. The escalation factor adopted by this Authority in respect of tariff cases filed under Tariff Guidelines, 2005 disposed during the year 2016-17 is 2.46%. Annual escalation applied by the IGTPL for estimating some of cost items like manpower cost at 11% and other expenditure at annual escalation at 3.82% was found to be higher than the permissible level. In our analysis, the estimate for the years 2016-17 and 2018-19 were modified applying the annual escalation factor of 2.46% over the actuals/ estimate of respective previous years wherever the annual escalation applied by the IGTPL is higher than the stated level. This approach is followed uniformly in case of expenditure projections of all BOT operators. The IGTPL has not brought out extraordinary circumstances warranting deviation from the uniform procedure adopted in all other cases.

As regards the repairs and maintenance expenses of civil assets and mechanical equipments, for estimating repairs and maintenance cost on the existing gross block of assets, the actual repairs and maintenance cost reported as on 31 March 2016 was taken as the base and escalated by applying annual escalation of 2.46% for each of the years 2016-17 to 2018-19.

In order to take care of incremental repairs and maintenance cost on the proposed assets to be added in the next cycle, the repairs and maintenance cost was estimated at 1% on the civil assets and 2% of mechanical equipment. This is as per the procedure followed in other BOT Container Terminal Operators. The IGTPL has not brought out extraordinary circumstances warranting deviation from the uniform procedure adopted in all other cases.

- (e). Clause No. 10(iii) (II) (xviii) - Cost escalation considered by TAMP only at 2.46%, however the application for revision in tariff was submitted in Dec-2015. The permitted cost escalation for 2015-16 was 3.82% which was adopted by us for the cost projections. Since the processing of the proposal was delayed and completed in 2016-17, this Authority has adopted the cost escalation applicable for 2016-17, i.e. 2.46%. We submit that the delays in disposing of the proposal should not unduly disadvantage IGTPL, hence the cost escalation is applied at the applicable for 2015-16 i.e. 3.82%.

#### Analysis

The original proposal filed by the IGTPL was dated 16 December 2015. The revised proposal filed by the IGTPL was dated 30 June 2016 which was considered for deciding the tariff. The Order was passed on 17 September 2016, after a gap of about 2 and half months after the receipt of revised proposal from IGTPL.

As per the common Order dated 30 September 2008, passed for clarifying certain areas of tariff fixing methodology, in exceptional cases, when a change in financial year occurs between the time this Authority decides a case and the date of notification of such decision and if the value of WPI undergoes a revision as per the Tariff Guidelines in intervening period, the concerned tariff order can be reviewed to the extent of correctly reflecting the applicable value of WPI. The Order dated 17 September 2016 was notified in the Gazette of India on 14 October 2016 vide Gazette no.380. Since the date of Order and date of notification fall in the same financial year of 2016-17, the consideration of escalation factor of 2.46% relevant for the year 2016-17 and to be considered for the tariff cases decided during the year 2016-17 is in order.

17.1<sup>v</sup> In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority reiterates the Tariff Order No.TAMP/81/2015-IGTPL dated 17 September 2016 notifying the revised Scale of Rates of the IGTPL in the Gazette of India on 14 October 2016 vide Gazette No.380 and the speaking Tariff Order



No.TAMP/81/2015-IGTPL dated 17 September 2016 notified in the Gazette of India on 15 November 2016 *vide* Gazette No.408. Accordingly, the Review Application dated 17 November 2016 filed by the CSAA and CCHAA stands disposed of.

17.2. As regards the concern of the users on the tariff increase of 4.5% per annum, it is relevant here to state that in terms of Clause 2.16.1 of the Tariff Guidelines of 2005, the rates approved vide Order dated 17 September 2016 are ceiling levels; rebates and discounts are floor levels. The IGTPPL can exercise the flexibility to charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts, as it has been doing in the last tariff cycle to attract volume.

17.3. The IGTPPL is advised to implement the discount scheme in a non-discriminatory manner and consider to offer monetary discounts on the ceiling rates to the Kerala Trade also to attract volume.

17.4. The IGTPPL is advised to interact with the COPT, Users and User associations regularly and take efforts to achieve the projected volume of traffic.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)  
[ADVT.-III/4/Exty./54/17]